



Advies

Engineering

Realisatie

Management

Verkeerskundig advies
herontwikkeling supermarktllocaties
Scherpenzeel

Gemeente
Scherpenzeel



Verkeerskundig advies herontwikkeling supermarktlocaties Scherpenzeel

Status	Definitief	Opdrachtgever	Gemeente Scherpenzeel
Kenmerk	GSc1801	Contactpersoon	Dhr. R. Raat-Reitsma
Versie	2		
Datum	11 maart 2019		
Opdrachtnemer	Megaborn		
Opgesteld door	Jeanine Storm		
Gecontroleerd door	Henk van de Langemheen		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Methode	2
1.3	Uitgangspunten	3
2	Nieuwe Jumbo-locatie: Dorpsstraat-Vijverlaan	4
2.1	Theoretische parkeervraag	4
2.2	Parkeeraanbod	5
2.3	Huidige parkeerdruk omgeving	5
2.4	Fietsparkeren	6
2.5	Verkeersgeneratie	6
2.6	Verkeerseffecten	6
2.7	Ontwerptoets	7
3	Nieuwe Aldi-locatie "Entree": De Breelaan	10
3.1	Theoretische parkeervraag	10
3.2	Parkeertoets	11
3.3	Fietsparkeren	12
3.4	Verkeersgeneratie	12
3.5	Verkeerseffecten	12
3.6	Ontwerptoets	14
4	Alternatieve locaties voor Aldi	16
4.1	Locaties longlist	16
4.2	Benodigde ruimte	16
4.3	Invloed op de parkeersituatie	17
4.4	Invloed op de verkeerssituatie	17
4.5	Beoordeling locaties longlist	18
5	Alternatief scenario 'Ruilen': Aldi op locatie Marktstraat (locatie 3)	19
5.1	Effect op verkeerssituatie	19
5.2	Bereikbaarheid bevoorrading	19
5.3	Parkeersituatie	21
6	Alternatief scenario 'Buren' Aldi op locatie Dorpsstraat (4)	24
6.1	Effect verkeerssituatie	24
6.2	Bevoorrading	24
6.3	Parkeren	25
7	Vergelijking scenario's	27
7.1	Invloed op verkeerssituatie	27
7.2	Parkeersituatie	28
7.3	Bevoorrading	28
7.4	Bereikbaarheid langzaam verkeer	28
7.5	Verkeerskundige voorkeur	28
8	Conclusie en aanbevelingen	30
8.1	Verkeerseffecten	30
8.2	Parkeren	30
8.3	Voorkeursscenario	30

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Scherpenzeel wordt gewerkt aan verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de locaties van de supermarkten Jumbo en Aldi zijn herontwikkelingsplannen gemaakt. Deze plannen hebben betrekking op drie locaties binnen de kern van Scherpenzeel: Jumbo wil verhuizen naar de huidige locatie van Aldi, de Aldi wil verplaatsen naar een nieuwe locatie buiten het centrum en de huidige Jumbo-locatie wil men herinvullen (zie figuur 1).

De gemeente Scherpenzeel wil de haalbaarheid van deze ontwikkelingen toetsen vanuit verschillende disciplines. Eén van deze disciplines is verkeerskundig. Gemeente Scherpenzeel heeft hiervoor aan Megaborn gevraagd om een verkeerskundig onderzoek uit te voeren en verkeerskundig advies te geven ten aanzien van verkeerscapaciteit, verkeersveiligheid en de parkeerbehoefte voor het plan van de supermarkten dat is neergelegd in het 'Structuurontwerp Supermarkten en Wonen' (d.d. 13 september 2018). Naast het toetsen van het structuurontwerp van de initiatiefnemers heeft de gemeente ook aan Megaborn gevraagd om alternatieve locaties voor de verplaatsing van de Aldi naar een plaats buiten het centrum verkeerskundig te onderzoeken.



Figuur 1: De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen die spelen in Scherpenzeel (afbeeldingen in cirkels afkomstig uit ¹).

1.2 Methode

De verkeerskundige analyse bestaat uit een aantal onderdelen. Allereerst zijn de uitgangspunten voor het toetsen van de ontwikkellocaties toegelicht. Vervolgens is voor beide nieuwe supermarkten de theoretische parkeervraag en verkeersgeneratie bepaald. Bij de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met de huidige parkeer- en verkeerssituatie in de omgeving. Ook is voor beide locaties het structuurontwerp verkeerskundig getoetst, waarbij is gekeken naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid, benodigde voorzieningen en doorstroming van alle verkeersdeelnemers. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 alternatieve locaties van de zogenaamde longlist voor de Aldi-vestiging kort verkend. Hierbij is gekeken naar de beschikbare ruimte van de locatie en de impact van de locatie op de bestaande verkeerssituatie. Vanuit de longlist is een shortlist gefilterd, waarop naast de locatie De

¹ FAME Group (2018). Structuurontwerp supermarkten en wonen

Breelaan nog 2 andere locaties voor de Aldi in beeld zijn. Deze twee locaties zijn vervolgens nader bekeken in hoofdstuk 5 en 6. In hoofdstuk 7 zijn de verschillende scenario's van de shortlist met elkaar vergeleken.

1.3 Uitgangspunten

Met behulp van de vastgestelde parkeernormen van de gemeente Scherpenzeel² en de kencijfers over parkeren en verkeersgeneratie van de CROW-publicatie 317 en 381, is de toekomstige verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte van de geplande ontwikkelingen per locatie bepaald. Voor het toepassen van de kencijfers zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De stedelijkheidsgraad van Scherpenzeel is 'Weinig stedelijk' (stedelijkheidsgraad 4)³;
- De toekomstige locatie van de Jumbo-supermarkt ligt in het gebiedstype 'centrum';
- De mogelijke locatie van de Aldi-supermarkt 'De Breelaan' ligt in het gebiedstype 'rest bebouwde kom';
- De onderzochte locaties voor de Aldi-supermarkt aan de Marktstraat en Dorpsstraat liggen in het gebiedstype 'centrum';
- Bij de berekening van de parkeervraag en de verkeersgeneratie voor zowel de Aldi als de Jumbo is uitgegaan van supermarktcategorie: 'Fullservice supermarkt', aangezien de winkelvloeroppervlakte tussen de 1.000 en 2.000 m² ligt⁴;
- Voor de oppervlakte (BVO) van de supermarkt is de ruimte van het laden en lossen niet meegenomen, aangezien dit niet direct tot de inpandige winkelruimte behoort;
- Het toegepaste kencijfer is het gemiddelde van het minimale en maximale kencijfer. Er is geen aanleiding om juist het minimale of maximale kencijfer te gebruiken.

² Gemeente Scherpenzeel (2018). *Bijlage 1 Parkeernormen*. Geraadpleegd via: <https://bit.ly/2RTUNZY>

³ CBS (2015). *Demografische kerncijfers per gemeente*. Geraadpleegd via: <https://bit.ly/2OKXMIw>

⁴ CROW (2018). *Publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen*:

In deze publicatie zijn voor de functie supermarkt drie typen onderscheiden:

Buurtsupermarkt

Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m² vwo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.

Fullservice supermarkt

Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² vwo.

Grote supermarkt (XL)

Bij de supermarkten is een trend tot schaalvergroting zichtbaar. De omvang van nieuwe supermarkten overschrijdt oude normen. Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m² vwo (en vaak kleiner dan 4.000 m² vwo). Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.

2 Nieuwe Jumbo-locatie: Dorpsstraat-Vijverlaan

De Jumbo-supermarkt wil in de toekomst graag verhuizen naar de huidige locatie van Aldi aan de Dorpsstraat-Vijverlaan (zie figuur 2). In het '*Structuurontwerp supermarkten en wonen*' (Fame Group, 2018) is aangegeven dat er op deze locatie 1.830 m² bruto vloeroppervlak (exclusief laad- en loshof) voor de Jumbo-supermarkt en tussen de 21 en 24 appartementen in de sociale huur (boven de winkel) zijn gepland. Ten zuiden van het parkeerterrein van de supermarkt zijn momenteel ook 24 woon-zorgwoningen in aanbouw. Voor deze woningen moet de parkeerbehoefte worden opgevangen binnen het plangebied.



Figuur 2: Vogelvlucht impressie Dorpsstraat-Vijverlaan.⁵

2.1 Theoretische parkeervraag

Figuur 3 laat de benodigde parkeervraag per functie zien. Voor de appartementen boven de supermarkt is uitgegaan van het hoogste aantal appartementen (24) om de maximale parkeerbehoefte te bepalen. Samen met de 24 woon-zorgappartementen en de supermarkt resulteert dit in een parkeervraag van 119 parkeerplaatsen. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Parkeer-vraag (pp)
1	Fullservice supermarkt	3,9	pp. / 100 m2 bvo	-	1.830	71,4
2	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	1,0	pp. / woning	24	-	24,0
3	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	1,0	pp. / woning	24	-	24,0
Totaal						119

Figuur 3: De benodigde parkeervraag per functie voor de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan⁶

Nr.	Categorie	Aanwezigheidspercentages							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
2	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
3	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%

Figuur 4: De aanwezigheidspercentages per categorie en tijdsperiode⁷

⁵ FAME Group (2018). *Structuurontwerp supermarkten en wonen*

⁶ Het kencijfer van 1,0 parkeerplaats per woning wijkt af van de landelijke richtlijn. Dit cijfer volgt uit het bestemmingsplan voor deze locatie 'De Weijdelae'

⁷ CROW (2012). *Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*

Nr.	Categorie	Parkeervraag per periode							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	21	43	29	57	0	71	29	0
2	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	12	12	22	19	24	14	19	17
3	Huur, etage, midden/goedkoop (bewoners)	12	12	22	19	24	14	19	17
Totaal		45	67	72	95	48	100	67	34

Figuur 5: De maximale parkeervraag per tijdsperiode voor de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan

De kans is aanwezig dat niet alle parkeerplaatsen tegelijk bezet zijn. Eén parkeerplaats kan bijvoorbeeld door een bezoeker van de supermarkt overdag worden gebruikt, terwijl de parkeerplaats 's avonds wordt gebruikt door een bewoner van een appartement. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn uiteindelijk minder parkeerplaatsen noodzakelijk.

Om te achterhalen hoeveel parkeerplaatsen er daadwerkelijk nodig zijn, is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages (conform de CROW-richtlijnen). Figuur 4 laat deze aanwezigheidspercentages per functie en tijdsperiode zien. Figuur 5 laat de toepassing van aanwezigheidspercentages op de maximale parkeervraag zien. Het blijkt dat de parkeervraag door dubbelgebruik afneemt naar 100 parkeerplaatsen. Op zaterdagmiddag is de behoefte aan parkeerplaatsen het hoogst.

2.2 Parkeeraanbod

In het 'Structuurontwerp supermarkten en wonen'⁸ is in de tekst uitgegaan van 121 parkeerplaatsen. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal een aantal parkeervakken vervallen ten behoeve van andere functies zoals rijruimte voor vrachtwagens, opstelplaatsen voor winkelwagens, fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is enige aankleding met groen of bomen van het parkeerterrein wellicht gewenst. Ingeschat wordt dat voor deze aspecten ongeveer 25 parkeerplaatsen uit dit ontwerp moeten worden ingewisseld. Hierdoor ligt het aantal parkeerplaatsen dat op dit terrein past waarschijnlijk nabij de 100, wat naar verwachting net voldoende is om aan de vraag te voldoen.

In de huidige situatie geldt een parkeerschijfzone op vrijdag en zaterdag in het centrumgebied. Langparkeerders kunnen op deze momenten geen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de blauwe zone, tenzij deze parkeerders een ontheffing hebben. Daarom is het in de uitwerking van de parkeerregimes een aandachtspunt om rekening te houden met langparkeerders (bewoners en winkelpersoneel). In het structuurontwerp is nog niet aangegeven wat het beoogde parkeerregime rond de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan wordt.

2.3 Huidige parkeerdruk omgeving

Met behulp van de gegevens over de huidige parkeerdruk in en rond de nieuwe ontwikkel-locatie Dorpsstraat-Vijverlaan is een inschatting gemaakt van de consequenties van de ontwikkelingen op de parkeersituatie rond de locatie. In de huidige situatie zijn er 22 parkeerplaatsen voor de Aldi-supermarkt in de Vijverlaan. Hiervan is er één parkeerplaats gereserveerd voor mindervaliden. De in 2016 gemeten parkeerdruk in deze omgeving is over het algemeen niet hoog en ligt vaak rond de 50%⁹. Er is echter geen beeld van de parkeerdruk in de Parklaan aanwezig. Op basis van de beschikbare gegevens zijn geen parkeerproblemen in de omgeving van de nieuwe supermarkt te verwachten.

⁸ FAME Group (2018). *Structuurontwerp supermarkten en wonen*

⁹ Empaction (2016). *Parkeermetingen Scherpenzeel*

2.4 Fietsparkeren

Voor de nieuwe Jumbo-locatie op de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan is een inschatting gemaakt voor het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen. Vanuit de kencijfers van het CROW¹⁰ wordt aangegeven dat voor een supermarkt binnen de bebouwde kom, circa 2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak nodig zijn. Met de oppervlakte van 1.830 van de toekomstige supermarkt, zijn circa 53 fietsparkeerplaatsen nodig. Belangrijk hierbij te vermelden is dat het kencijfer een grote bandbreedte kent en de uitkomst slechts een indicatie geeft. In het structuurontwerp zijn 10 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is onvoldoende om aan de toekomstige theoretische fietsparkeervraag te voldoen.

2.5 Verkeersgeneratie

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling is het noodzakelijk om per functie (supermarkt, wonen) het type (categorie) en de omvang in beeld te hebben. Bij de appartementen is gekozen voor de categorie 'Huur, etage, midden/goedkoop' en uitgegaan van 24 appartementen. Dit is het maximale aantal appartementen dat kan worden gerealiseerd.

Figuur 6 laat de verwachte verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling zien. De verkeersgeneratie is het totaal van verkeersproductie en -attractie en wordt uitgedrukt in aantal motorvoertuigen per weekdag. Als de verkeersgeneratie per functie bij elkaar wordt opgeteld, resulteert dit in ruim 1.400 motorvoertuigen per weekdag. Omgerekend naar werkdag (vermenigvuldigen met 1,11¹¹) zal de nieuwe ontwikkellocatie circa 1.600 motorvoertuigen generen.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Vk.gen. / weekdag	Vk.gen. / werkdag
1	Fullservice supermarkt	73,8	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.830	1.351	1.499
2	Huur, etage, midden/goedkoop	4,1	vk.gen. / woning	24	-	98	109
Totale verkeersgeneratie nieuwe ontwikkeling						1.449	1.608
3	Fullservice supermarkt	73,8	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.150	849	942
Totale toename verkeersgeneratie						600	666

Figuur 6: De totale verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling en de totale toename van de verkeersgeneratie voor de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan

Dit zijn echter niet allemaal extra verkeersbewegingen, aangezien de huidige supermarkt ook al verkeersbewegingen van en naar de supermarktplaatje genereert. Om de toename te kunnen bepalen is ook de huidige theoretische verkeersgeneratie op de locatie Dorpsstraat-Vijverlaan berekend. Hierbij is uitgegaan van circa 1.150 m² bruto vloeroppervlak¹² van de supermarkt. Naar verwachting zal de nieuwe ontwikkeling van de Jumbo-supermarkt iets minder dan 700 extra motorvoertuigrritten per werkdag genereren ten opzichte van de huidige situatie.

2.6 Verkeerseffecten

Door toename van het verkeer kunnen diverse verkeerseffecten optreden. Hierbij is gekeken naar de toename van de verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteit middels het verkeersmodel met planjaar 2030 van de gemeente (zie figuur 7).¹³ Zoals eerder berekend, is de verwachting dat de nieuwe ontwikkeling bijna 700 motorvoertuigen per werkdag extra zal generen. Met de aanname dat circa de helft van deze extra verkeersbewegingen van/naar de Dorpsstraat richting Woudenberg (west) komt/gaat en de andere helft van/naar de Dorpsstraat richting Renswoude (oost) komt/gaat, zullen de verkeersintensiteiten op de Dorpsstraat per richting toenemen met ongeveer 175 (+25% van 700) voertuigen zoals in

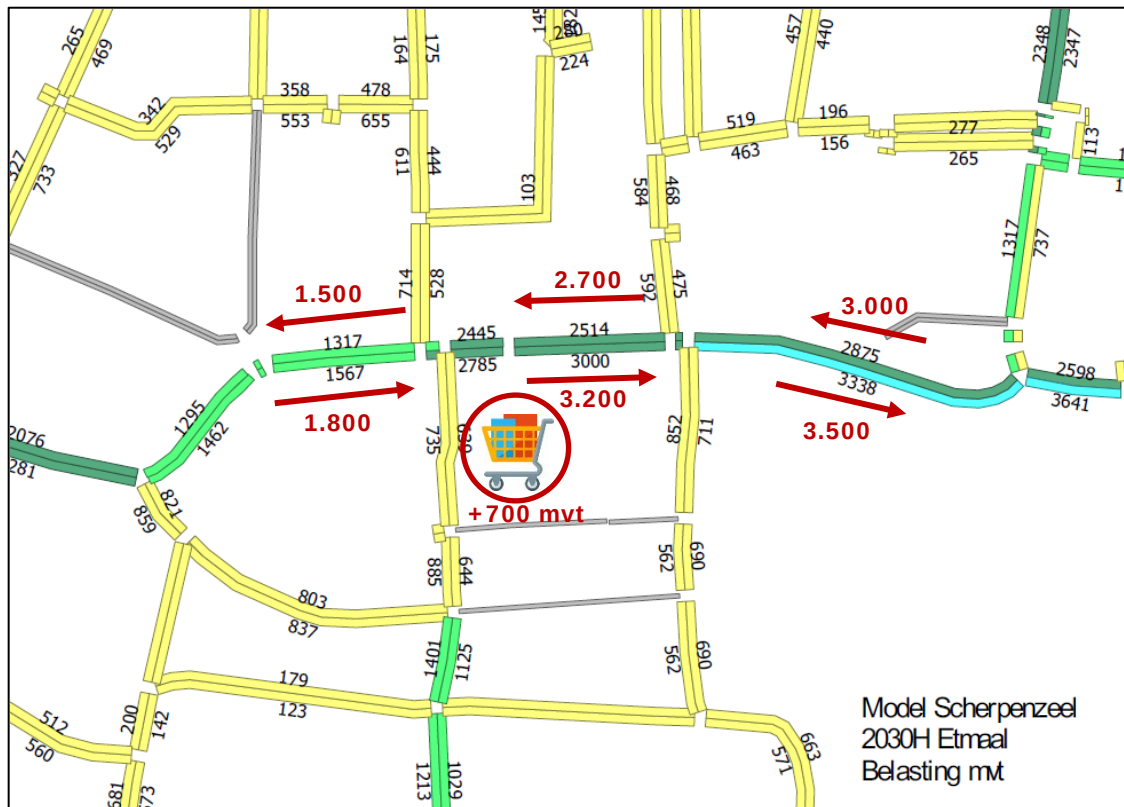
¹⁰ CROW (2012). *Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*

¹¹ CROW (2012). *Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*

¹² Oppervlakte overgenomen uit conceptrapportage Ruimtelijke verkenning supermarktplaatjes van Buro SRO (13-12-2018)

¹³ Royal HaskoningDHV (2018). *Gemeente Scherpenzeel; belasting mvt etmaal; planjaar 2030*

donkerrood is weergegeven in figuur 7. De donkerrode aantallen zijn afgerond op honderdtallen. Deze toedeling van het extra verkeer is een theoretische aanname, om de invloed op de wegvakken globaal te kunnen bepalen. In werkelijkheid kan er ook verkeer via de Vijverlaan of de Willaerlaan rijden. Ook zal de verdeling van het verkeer op de Dorpsstraat in werkelijkheid niet exact 50/50% zijn. Als in werkelijkheid meer dan de helft richting oost en minder dan de helft richting west rijdt, wordt het nadelige effect op de Dorpsstraat richting de Marktstraat nog iets groter.



Figuur 7: Verkeersmodel gemeente Scherpenzeel met planjaar 2030 (aantallen in motorvoertuigen per etmaal) met verwachte toename van Jumbo.¹⁴

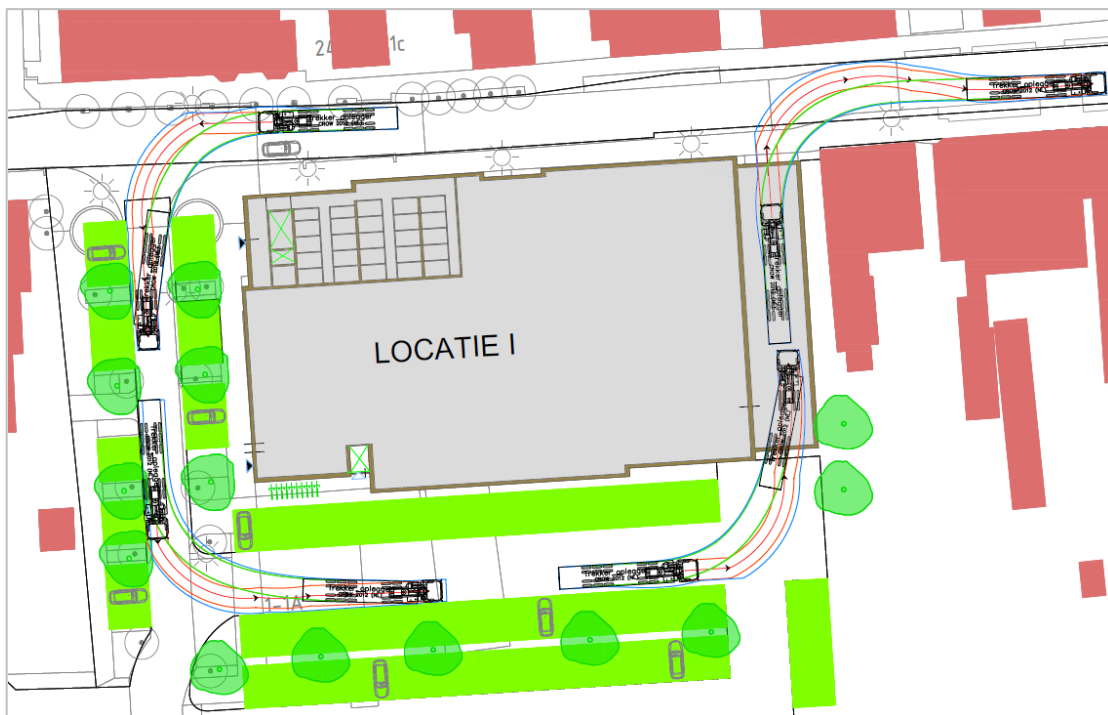
Een bekend en veelal gebruikte vuistregel is dat een erftoegangsweg een gewenste intensiteit van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal heeft. Voor een aantrekkelijk verblijfsgebied zou echter een autoluw of zelfs autovrij centrum wenselijk zijn. Uit de berekening blijkt dat de Dorpsstraat ten oosten van de supermarkt (tussen Lindenlaan en Marktstraat met de extra verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling circa 6.500 motorvoertuigen per etmaal te verwerken krijgt. Deze verwachte verkeersintensiteit ligt hoger dan de gewenste maximale hoeveelheid, waardoor de verblijfsfunctie op deze traverse verder onder druk komt te staan.

2.7 Ontwerptoets

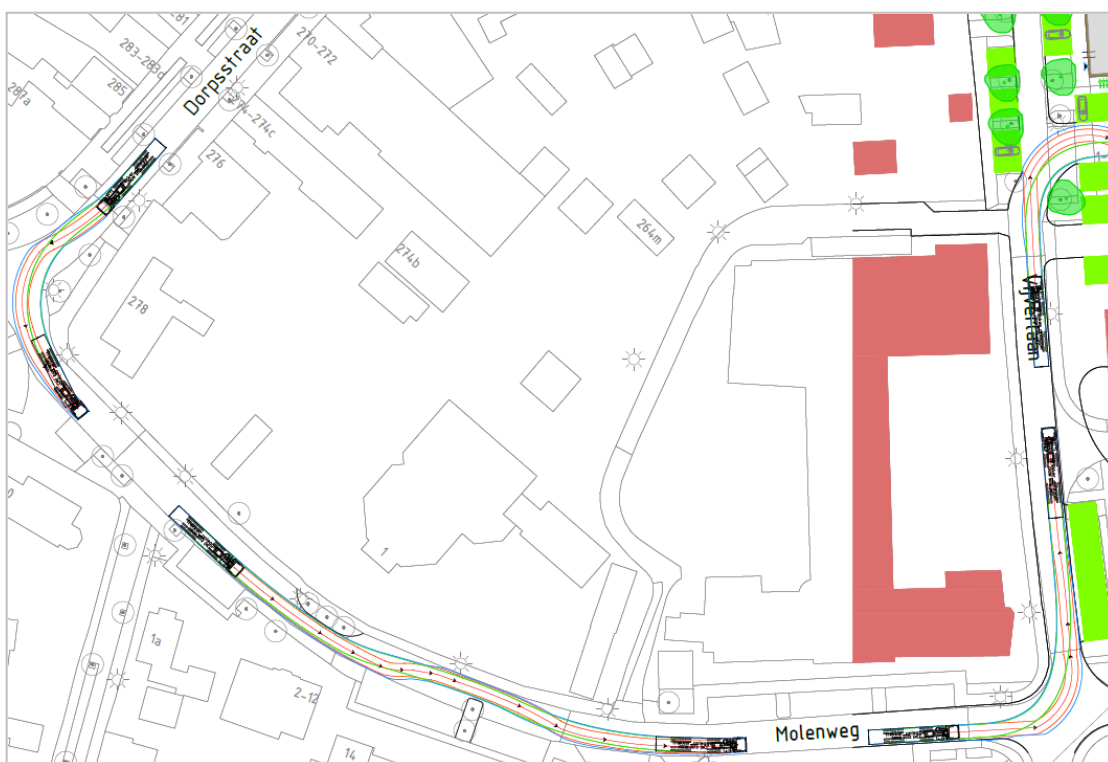
Het structuurontwerp voor de ontwikkellocatie van de Dorpsstraat-Vijverlaan is verkeerskundig getoetst, waarbij is gekeken naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming van alle verkeersdeelnemers. Te denken valt aan looproutes voor winkelend publiek en fietsroutes en aan de bijbehorende voorzieningen zoals oversteeklocaties, winkelwagenstalling en fietsklemmen. In het ontwerp is de beoogde locatie voor de winkelwagenstalling nog niet aangegeven. Ook is nog niet duidelijk in hoeverre rekening is gehouden met parkeren voor speciale doelgroepen (zoals voor het opladen van elektrische voertuigen en voor gehandicapten). Wanneer dit bekend is, zijn de loop- en fietsroutes, met eventuele, bijbehorende conflicten beter te beoordelen.

¹⁴ Royal HaskoningDHV: Model Scherpenzeel, 2030H Etmaal belasting mvt

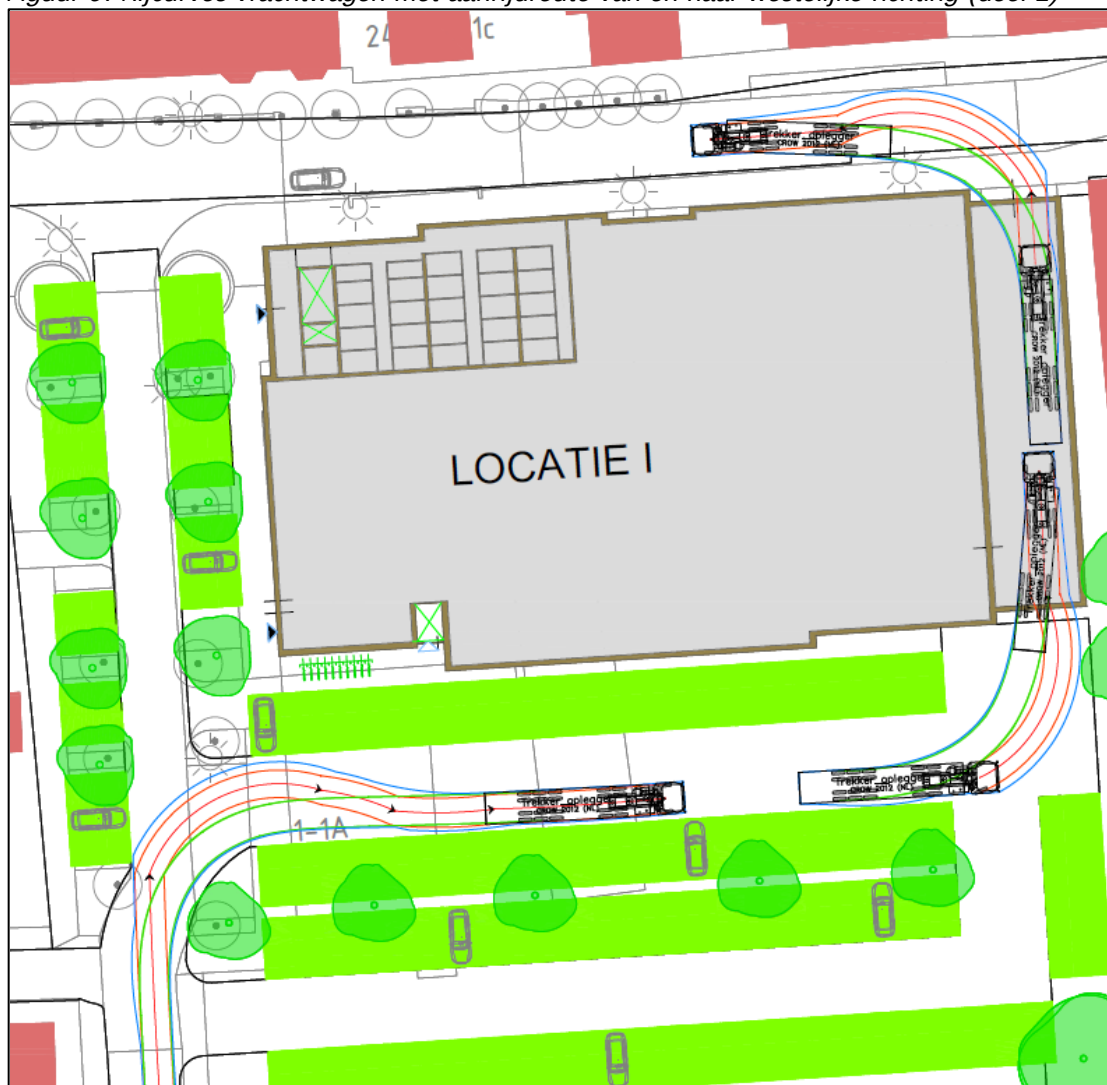
Voor het bevoorraden van de supermarkt is met behulp van een rijcurvesimulatie bepaald of hiervoor voldoende ruimte in het ontwerp aanwezig is. Uitgangspunten hierbij zijn dat vrachtwagens niet achteruit mogen rijden op de openbare weg en uit wordt gegaan van een trekker met oplegger (totale lengte: 16,5 meter, 3 km/uur). Uit de rijcurvesimulatie blijkt dat een vrachtwagen in enkele bochten iets meer ruimte nodig heeft: bij het inrijden van de Vijverlaan vanaf de Dorpsstraat rijdt de vrachtwagen over het trottoir en bij het uitrijden van de laad- en losplaats naar de Dorpsstraat heeft de vrachtwagen ook de ruimte van de parkeerplaatsen aan de overzijde nodig (zie figuur 8 t/m 10).



Figuur 8: Rijcurves vrachtwagen met aanrijdroute van en naar oostelijke richting



Figuur 9: Rijcurves vrachtwagen met aanrijdroute van en naar westelijke richting (deel 1)



Figuur 10: Rijcurves vrachtwagen met aanrijdroute van en naar westelijke richting (deel 2)

3 Nieuwe Aldi-locatie “Entree”: De Breelaan

Met de beoogde verhuizing van de Jumbo naar de Dorpsstraat, moet de Aldi een andere plek in het dorp vinden. In het ‘*Structuurontwerp supermarkten en wonen*’¹⁵ ziet de Aldi de locatie De Breelaan als de optimale locatie om naartoe te verhuizen (zie figuur 11). Naast deze beoogde locatie is door de gemeente opdracht gegeven ook onderzoek te doen naar andere mogelijke locaties; deze worden beschreven in hoofdstuk 4. De locatie De Breelaan wordt het basisscenario: “Entree” genoemd. Deze locatie ligt nabij de rotonde met De Breelaan en Marktstraat in het noorden van Scherpenzeel (zie figuur 1). In het structuurontwerp is aangegeven op deze locatie 1.520 m² bruto vloeroppervlak (exclusief laden en lossen) voor de Aldi-supermarkt en 21 appartementen (type en sector nog niet bekend) te willen realiseren.



Figuur 11: Vogelvlucht impressie De Breelaan. Afbeelding afkomstig uit¹⁶

3.1 Theoretische parkeervraag

Figuur 12 laat de berekende parkeervraag per functie van het plan voor De Breelaan zien. Het kencijfer voor een supermarkt buiten het centrumgebied is hoger dan voor een supermarkt in het centrum, omdat de ligging aan de rand van het dorp meer autoverkeer aantrekt. Voor de appartementen is gekozen voor de categorie ‘Koop, etage, duur’, aangezien hierbij de hoogste parkeerbehoefte wordt verwacht.

Als de parkeervraag per functie bij elkaar wordt opgeteld, resulteert dit in een parkeervraag van in totaal 134 parkeerplaatsen. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Parkeer-vraag (pp)
1	Fullservice supermarkt	5,9	pp. / 100 m2 bvo	-	1.520	90
2	Koop, etage, duur (bewoners)	1,8	pp. / woning	21	-	38
	Koop, etage, duur (bezoekers)	0,3	pp. / woning	21	-	6
Totaal						134

Figuur 12: De benodigde parkeervraag per functie voor de locatie De Breelaan

¹⁵ FAME Group (2018). *Structuurontwerp supermarkten en wonen*

¹⁶ FAME Group (2018). *Structuurontwerp supermarkten en wonen*

Nr.	Categorie	Aanwezigheidspercentages							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Discountsupermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
2	Koop, etage, duur (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	Koop, etage, duur (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Totaal									

Figuur 13: De aanwezigheidspercentages per categorie en tijdsperiode¹⁷

Nr.	Categorie	Parkeer-vraag (pp)	Parkeervraag per tijdsperiode (pp)							
			Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	90	27	54	36	72	0	90	36	0
2	Koop, etage, duur (bewoners)	38	19	19	34	30	38	23	30	26
	Koop, etage, duur (bezoekers)	6	1	1	5	4	0	4	6	4
Totaal		134	46	74	75	106	38	116	72	31

Figuur 14: De maximale parkeervraag per tijdsperiode voor de locatie De Breelaan

De parkeervraag is niet op alle momenten even groot. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn uiteindelijk minder parkeerplaatsen noodzakelijk. Met behulp van aanwezigheidspercentages (zie figuur 13) is de parkeervraag op het maatgevende moment bepaald in figuur 14. Het blijkt dat de parkeervraag met dubbelgebruik maximaal 116 parkeerplaatsen is op zaterdagmiddag.

3.2 Parkeertoets

In het 'Structuurontwerp supermarkten en wonen'¹⁸ is uitgegaan van 108 parkeerplaatsen. Daarmee is het aanbod niet voldoende om te voorzien in de berekende toekomstige parkeervraag. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp moet ook nog ruimte worden ten behoeve van andere functies, zoals aan rijruimte voor vrachtwagens, loopstroken, opstelplaatsen voor winkelwagens, afvalbakken, groen en fietsparkeerplaatsen. Naar verwachting komt de benodigde ruimte voor deze voorzieningen overeen met de ruimte van ongeveer 20 parkeerplaatsen. Om alle aspecten voor het geplande programma voldoende te kunnen inpassen, moet het openbare terrein in het ontwerp met ruimte voor ongeveer 30 parkeerplaatsen worden uitgebreid.

In de nabije omgeving van de locatie De Breelaan zijn verschillende parkeervoorzieningen aanwezig, zoals te zien in de luchtfoto in afbeelding 15. De huidige bezetting van deze plaatsen (op maatgevende momenten) is niet bekend, waardoor niet kan worden beoordeeld of een aantal van deze plaatsen mag worden toegerekend aan de ruimtelijke ontwikkeling. In uitgangspunt moet iedere ontwikkeling bovendien zelf voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Voor het kunnen inschatten van het effect van de toekomstige ontwikkelingen op de parkeersituatie is het wel interessant om inzicht te verkrijgen in het gebruik van de parkeerplaatsen rondom De Breelaan.

¹⁷ CROW (2012). *Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*.

¹⁸ FAME Group (2018). *Structuurontwerp supermarkten en wonen*.



Figuur 15: luchtfoto met daarop de parkeerplaatsen in de omgeving van locatie De Breelaan

3.3 Fietsparkeren

Voor deze nieuwe Aldi-locatie is ook een inschatting gemaakt voor het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen. Vanuit de kencijfers van het CROW¹⁹ wordt aangegeven dat voor een supermarkt binnen de bebouwde kom, circa 2,9 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak nodig zijn. Met de oppervlakte van 1.520 m² bvo van de toekomstige supermarkt, zijn circa 44 fietsparkeerplaatsen nodig. Belangrijk hierbij te vermelden is dat het kencijfer een grote bandbreedte kent en de uitkomst slechts een indicatie geeft. In het structuurontwerp zijn slechts 10 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Dit is onvoldoende om aan de theoretische fietsparkeervraag te voldoen.

3.4 Verkeersgeneratie

Figuur 16 laat de verwachte verkeersgeneratie per functie zien. De verkeersgeneratie is het totaal van verkeersproductie en -attractie en wordt uitgedrukt in aantal motorvoertuigen per weekdag. Als de verkeersgeneratie per functie bij elkaar wordt opgeteld, resulteert dit in bijna 2.200 motorvoertuigen per weekdag. Omgerekend naar werkdag (vermenigvuldigen met 1,11²⁰) zal de nieuwe ontwikkellocatie circa 2.350 verkeersbewegingen genereren.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Vk.gen./ weekdag	Vk.gen./ werkdag
1	Fullservice supermarkt	129,2	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.520	1.964	2.180
2	Koop, etage, duur	7,4	vk.gen. / woning	21	-	155	172
Totaal						2.119	2.352

Figuur 16: De verwachte verkeersgeneratie per functie voor de locatie De Breelaan

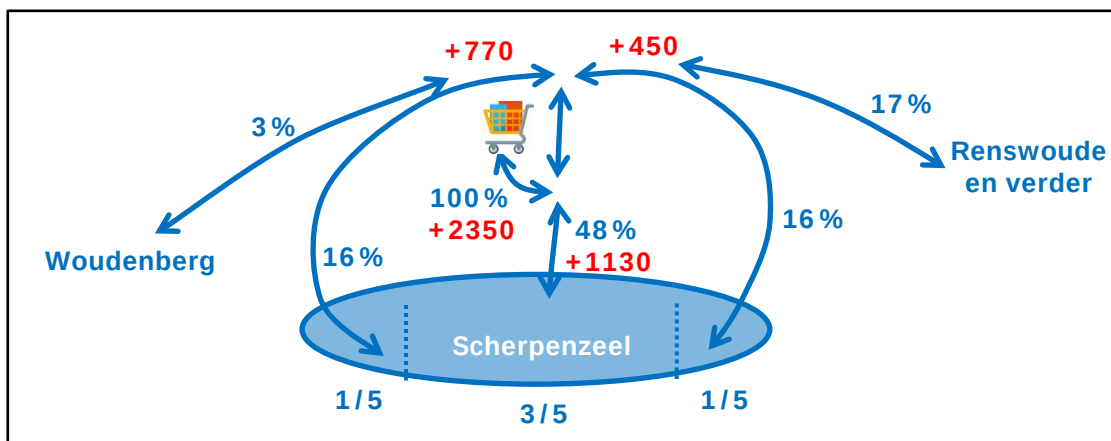
3.5 Verkeerseffecten

Door toename van het verkeer kunnen diverse verkeerseffecten optreden. Hierbij is gekeken naar de toename van de verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteit middels het

¹⁹ CROW (2012). Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

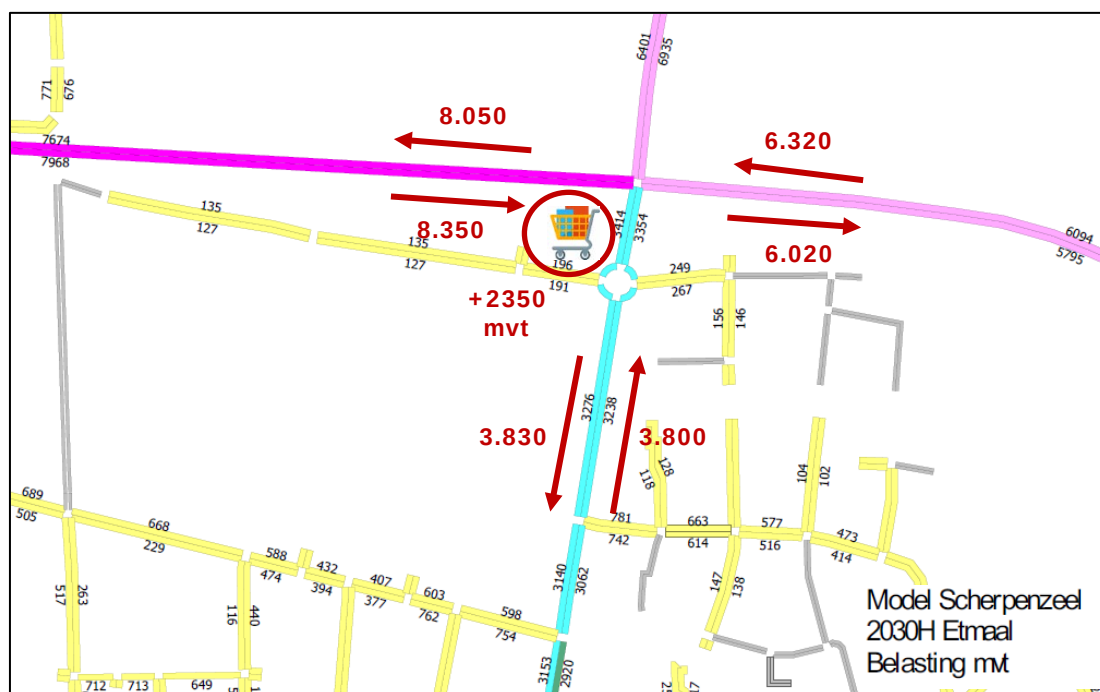
²⁰ CROW (2012). Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

verkeersmodel met planjaar 2030 van de gemeente (zie figuur 18).²¹ Zoals eerder berekend, is de verwachting dat de nieuwe ontwikkeling zo'n 2.350 motorvoertuigen per werkdag extra zal generen. Uit de centrumvisie van Scherpenzeel²² blijkt dat circa 80% van de winkelbezoekers uit Scherpenzeel, 17% uit Renswoude en verder en 3% uit Woudenberg komt. Middels reistijden en -afstanden in Google Maps is een aanname gemaakt dat 2/5 deel van de winkelbezoekers uit Scherpenzeel via de rondweg van en naar de supermarkt zal rijden. Figuur 17 laat de geschatte verdeling van het totale verkeer van/naar de supermarkt zien.



Figuur 17: Schets van de geschatte verdeling van het totale verkeer van/naar de supermarktlocatie en in rood het aantal extra verkeersbewegingen

Afbeelding 18 laat zien wat het gevolg van deze toename is op de verkeersintensiteiten in de omgeving van De Breelaan.



Figuur 18: Verkeersmodel gemeente Scherpenzeel met planjaar 2030 (aantallen in motorvoertuigen per etmaal) met verwachte toename van Aldi op locatie De Breelaan²³

²¹ Royal HaskoningDHV (2018). *Gemeente Scherpenzeel; belasting mvt etmaal; planjaar 2030*

²² Gemeente Scherpenzeel (2016). *Centrumvisie Scherpenzeel: Samen voor een kloppend hart*

²³ Royal HaskoningDHV: *Model Scherpenzeel, 2030H Etmaal belasting mvt*

Op De Breelaan rijden in de bestaande situatie volgens het verkeersmodel zo'n 400 motorvoertuigen per etmaal. Tussen de rotonde en de supermarkt krijgt deze weg met de ontwikkelingen circa 2.350 motorvoertuigen per etmaal te verwerken. Deze intensiteit past bij de functie van erftoegangsweg. De meeste wegen rond De Breelaan die te maken zullen krijgen met een toename van verkeersbewegingen, zijn gebiedsontsluitingswegen. De Dreef en het noordelijke deel van de Marktstraat hebben voldoende capaciteit om de berekende toename van verkeer op te vangen. Een groot gedeelte van het verkeer dat vanuit het dorp naar de supermarkt rijdt, doet dit via de Dorpsstraat en Marktstraat. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit op deze wegen toe.

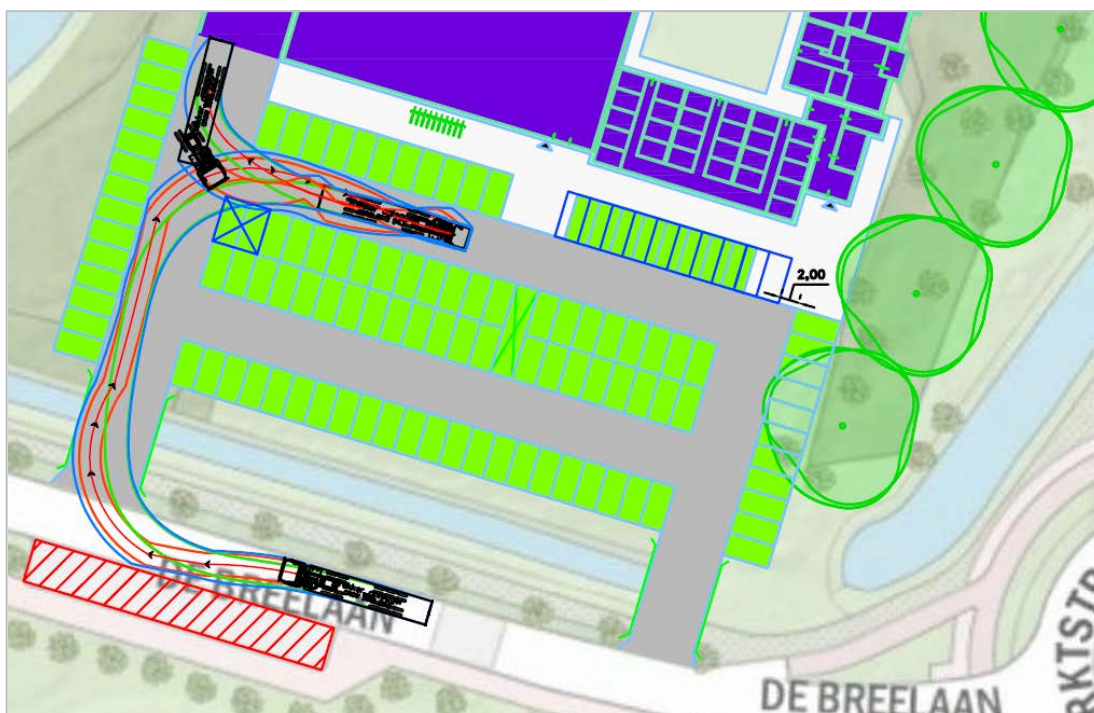
In dit scenario verdwijnt de supermarkt aan de Marktstraat, wat een afname van verkeersbewegingen naar deze locatie tot gevolg heeft. Er wordt uitgegaan van een nieuwe invulling van het pand aan de Marktstraat met een andere winkelfunctie, die minder verkeer aantrekt dan een supermarkt. De afname aan verkeersbewegingen als gevolg van deze nieuwe invulling op de Marktstraat is kleiner dan de toename die de nieuwe Aldi-locatie genereert en per saldo leidt dit tot een toename van verkeer op de Dorpsstraat en in het centrumgebied. Op de Dorpsstraat is de omvang van deze toename ingeschat op zo'n 500 extra verkeersbewegingen (exclusief de te verwachten toename van Jumbo)²⁴. Omdat deze weg in de huidige situatie al relatief veel verkeer heeft, is een toename verkeerskundig niet gewenst. Dit kan tot verkeers(veiligheids)problemen leiden.

3.6 Ontwerptoets

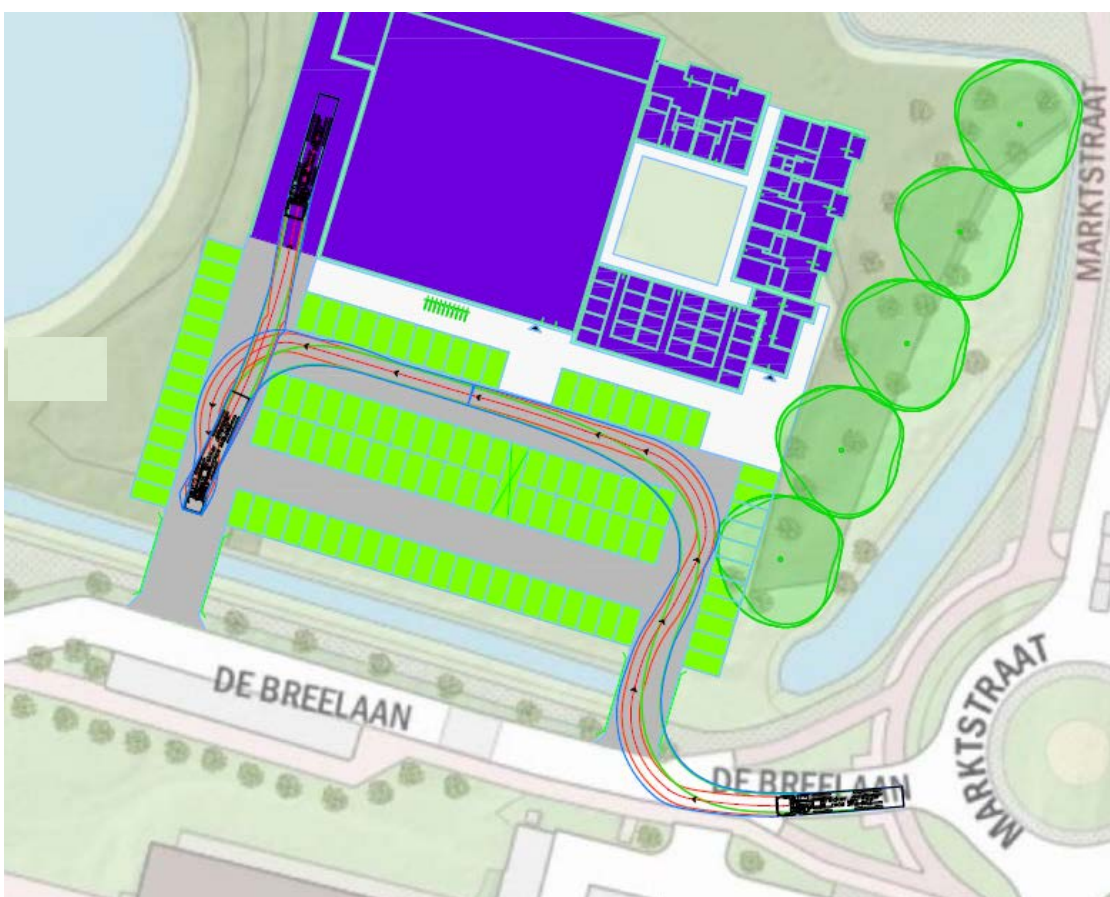
In het ontwerp voor De Breelaan zijn nog niet alle details opgenomen. Verschillende zaken moeten nog worden toegevoegd, zoals winkelwagenstalling, afvalcontainers en parkeren voor speciale doelgroepen (zoals voor het opladen van elektrische voertuigen en voor gehandicapten). Daarnaast heeft de gemeente de wens om het parkeerterrein fraai aan te kleden met groen en/of bomen. Hiervoor is ook nog extra ruimte benodigd. Bij een verdere uitwerking van het ontwerp kunnen deze zaken getoetst worden.

Met behulp van een rijcurvesimulatie (uitgevoerd met trekker met oplegger totale lengte: 16,5 meter, 5 km/uur) is onderzocht of er voldoende ruimte is voor de bevoorrading. Omdat het uitgangspunt is dat de vrachtwagen niet op de openbare weg achteruit rijdt, moet het vrachtverkeer via het parkeerterrein naar de laad- en losplaats rijden. Afbeeldingen 19 en 20 laten verschillende rijcurves zien. Hieruit blijkt dat er in de bochten meer rijruimte nodig is dan in het huidige ontwerp aanwezig is. De voorgestelde plek van de laad- en losplaats zorgt ervoor dat de vrachtwagen achterwaarts over het parkeerterrein moet rijden om deze te bereiken. Omdat hier ook voetgangers kunnen lopen is dat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst en heeft een andere situering van de laad- en losplaats de voorkeur, waarbij de vrachtwagen voorwaarts inrijdt of waarbij de vrachtwagen alleen achteruit rijdt op een wegvak waar geen voetgangers of fietsers komen.

²⁴ De bepaling van de toe- en afnames van de hoeveelheid verkeer per scenario is weergegeven in figuur 38.



Figuur 19: Rijcurve vrachtwagen op eigen terrein van locatie De Breelaan



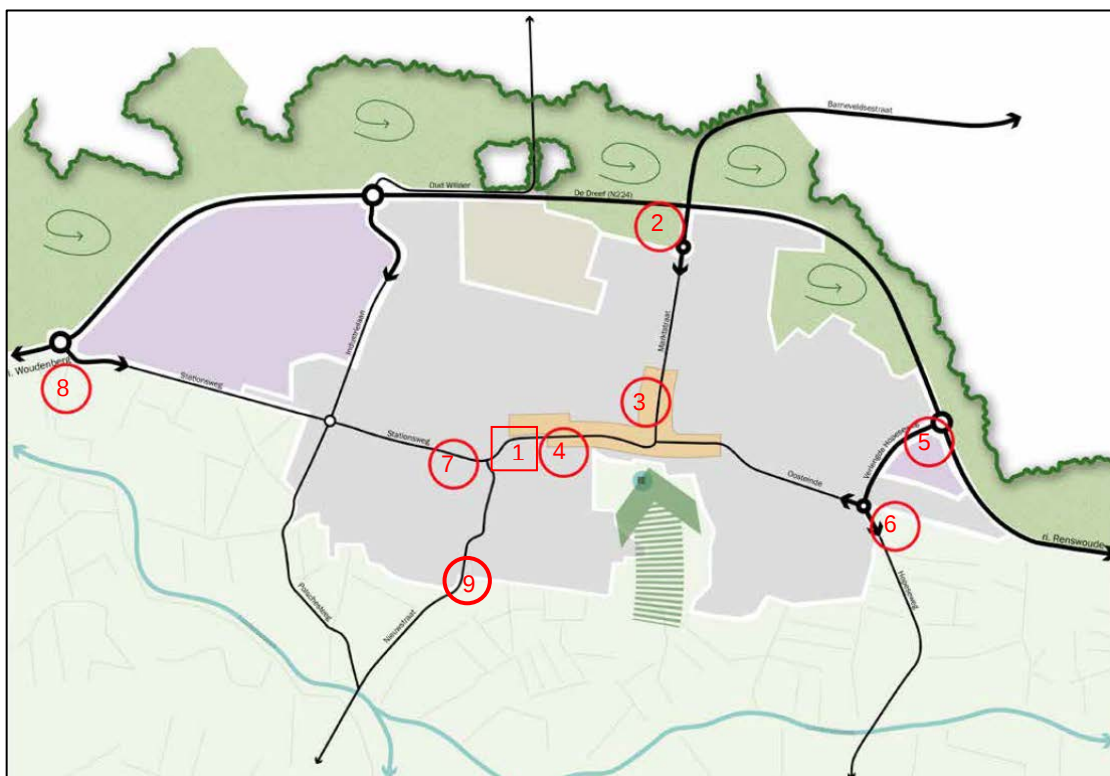
Figuur 20: Rijcurve vrachtwagen op eigen terrein van locatie De Breelaan

4 Alternatieve locaties voor Aldi

In de verkenning naar de mogelijke vestiging van de Aldi worden naast de beoogde locatie De Breelaan ook verschillende andere locaties bekeken. In eerste instantie is voor verschillende locaties gekeken naar de beschikbare ruimte van de locatie en de impact van de locatie op de bestaande verkeerssituatie. Deze locaties maken deel uit van de longlist²⁵. In dit hoofdstuk worden deze longlistlocaties beschouwd, met uitzondering van de locatie De Breelaan, die in hoofdstuk 3 al behandeld is.

4.1 Locaties longlist

Door het stedenbouwkundig bureau zijn verschillende locaties aangeleverd die verkend worden. Deze zijn in figuur 21 weergegeven en genummerd van 2 t/m 9.



Figuur 21: Te verkennen locaties 2 t/m 9 voor een Aldi-vestiging (locatie 1 betreft de beoogde locatie voor Jumbo aan de Vijverlaan-Dorpsstraat)

4.2 Benodigde ruimte

Op basis van vuistregels is de benodigde oppervlakte van het totale supermarkt-terrein berekend (zie figuur 22), om daarmee te onderzoeken welke locaties geschikt zijn als mogelijke nieuwe locatie voor de Aldi-supermarkt. De totale benodigde oppervlakte is circa 3.500 m².

²⁵ Overgenomen uit conceptrapportage Ruimtelijke verkenning supermarktplocaties van Buro SRO (13-12-2018)

Onderdeel	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)
Supermarkt zelf				1.520
Parkeerruimte	20,0	m2 / parkeerruimte	90	1.794
Laad- en loszone			circa	50
Fietsparkeren	2,0	m2 / parkeerruimte	44	88
Overige voorzieningen			circa	100
Totaal				3.552

Figuur 22: Inschatting benodigde oppervlakte voor het totale supermarkt-terrein buiten het centrum (exclusief appartementen)

Voor de verkenning van locaties binnen het centrumgebied is de benodigde oppervlakte kleiner, omdat de parkeernorm voor het centrumgebied lager ligt. In het centrum wordt rekening gehouden met een benodigd oppervlak van ongeveer 3.000 m².

4.3 Invloed op de parkeersituatie

De ruimte van de locaties 3 en 7 is beperkt door aanwezige bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. De beschikbare ruimte is onvoldoende om alle benodigde (parkeer)voorzieningen in te passen. Daardoor is de verwachting dat de vestiging van de supermarkt op deze locaties een negatieve invloed op de parkeerdruk in de omgeving van de locaties heeft. Bij locatie 3 is wel parkeergelegenheid in de nabije omgeving aanwezig. Achter de Big Bazar ligt een parkeerterrein ten behoeve van centrumvoorzieningen, waar nog vaak ruimte vrij is. Mogelijk is het benutten van bestaande voorzieningen hier een oplossing, echter moet daarbij rekening worden gehouden met de acceptabele loopafstand.

In situaties waar te weinig ruimte is om parkeren op maaiveld te realiseren kan worden overwogen of gebouwd parkeren een optie is. De kosten voor deze oplossingen zijn vaak doorslaggevend voor de haalbaarheid van een voorziening. Met behulp van kengetallen voor de kosten kan een grove indicatie worden gemaakt van de verwachte kosten. Voor een verdiepte parkeerplaats (in een garage) moet rekening worden gehouden met bouwkosten van ongeveer €25.000 per parkeerplaats²⁶. Ingeschat wordt dat voor een halfverdiepte parkeerplaats ongeveer €15.000 per plaats nodig is. Voor een parkeerplaats op maaiveld liggen de bouwkosten rond de €5.000.

4.4 Invloed op de verkeerssituatie

De oost-west route door de dorpskern van Scherpenzeel wordt door relatief veel verkeer gebruikt. De Dorpsstraat is gecategoriseerd als erftoegangsweg, maar op verschillende wegvakken ligt de verkeersintensiteit in de huidige situatie hoger dan de gewenste hoeveelheid van maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige verwachte verkeerssituatie ligt deze hoeveelheid nog hoger. Zonder uitbreiding van de supermarkt-functies is er op de Dorpsstraat al sprake van een hoge hoeveelheid verkeer.

De verplaatsing van de Jumbo naar de Dorpsstraat zorgt al voor een toename van verkeer op de Dorpsstraat. Als daarnaast ook de Aldi op een locatie wordt gevestigd die de hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat vergroot, zorgt dat voor een nog nadeliger effect. De locatie 2, 5, 8 en in iets mindere mate locatie 6 kunnen ook een gedeelte van het verkeer via de rondweg aantrekken, wat gunstig is voor de verkeerssituatie. Daar staat tegenover dat deze locaties buiten het centrum gebied liggen, waardoor deze meer verkeer genereren dan een vestiging in het centrum. Naar verwachting is er in alle situaties sprake van toename van verkeersintensiteiten op de Dorpsstraat. Om het verkeer in en door het centrum dan nog op een veilige manier af te wikkelen zijn aanvullende maatregelen nodig, naast een duidelijke een veilige weginrichting. Gedacht kan worden aan een verkeerscirculatie met bijvoorbeeld een eenrichtingsstructuur het centrum in, via de Dorpsstraat en uitrijden via de Marktstraat

²⁶ CROW. Ontwerpwijzer parkeergarages

5 Alternatief scenario 'Ruilen': Aldi op locatie Marktstraat (locatie 3)

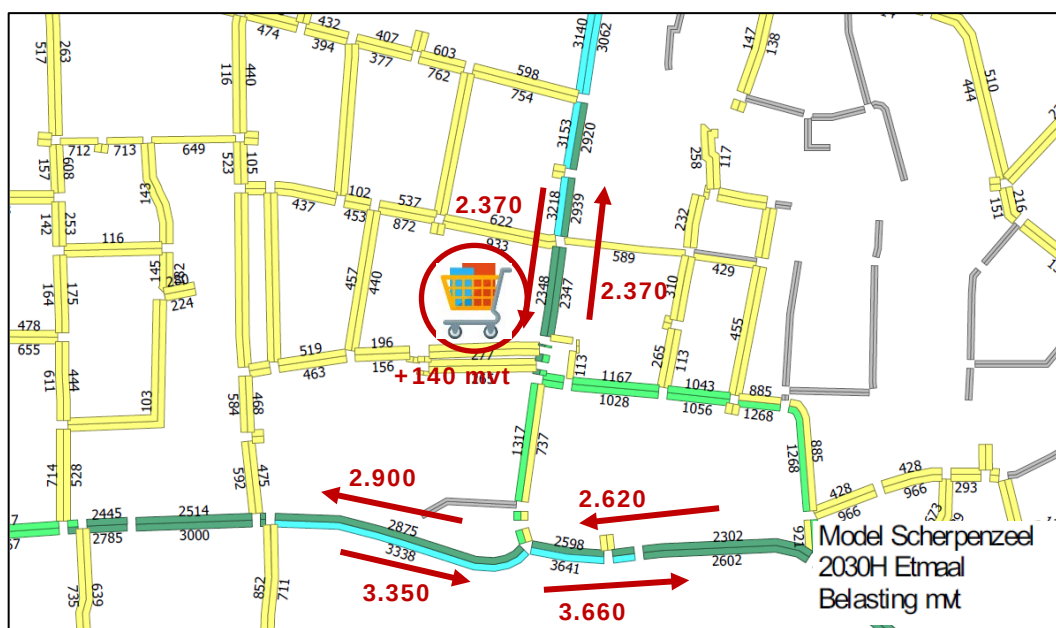
5.1 Effect op verkeerssituatie

Als de Aldi op de huidige locatie van Jumbo wordt gevestigd heeft dit qua verkeersgeneratie slechts een klein effect. Omdat er nu al een supermarkt aanwezig is, verandert de verkeerssituatie alleen als gevolg van een toename van de oppervlakte. Als het pand niet wordt vergroot, is in theorie de verkeersgeneratie gelijk aan de huidige en is er geen toename van verkeer te verwachten. Als wordt uitgegaan van een uitbreiding naar de gewenste oppervlakte van Aldi is er een toename van verkeer van afgerond 150 verkeersbewegingen per werkdag te verwachten (zie figuur 24).

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Vk.gen./weekdag	Vk.gen./werkdag
1	Fullservice supermarkt centrum (Aldi)	73,8	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.520	1.122	1.245
Totale verkeersgeneratie nieuwe ontwikkeling						1.122	1.245
2	Fullservice supermarkt centrum (Jumbo)	73,8	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.350	996	1.106
Totale toename verkeersgeneratie						125	139

Figuur 24: Verkeersgeneratie Aldi Marktstraat²⁷

In figuur 25 worden deze extra verkeersbewegingen opgeteld bij de toekomstige verkeersintensiteiten. Deze ontwikkeling zorgt voor een kleine toename van verkeer op de wegvakken. Dit zorgt voor op de Dorpsstraat voor een lichte toename van de al hoge verkeersdruk.



Figuur 25: Effect van Aldi op locatie Marktstraat (met uitbreiding) op de verkeersintensiteiten²⁸

5.2 Bereikbaarheid bevoorrading

De bereikbaarheid van deze locatie voor het bevoorradend verkeer is via de huidige route van het vrachtverkeer voldoende. Bij een eventuele vergroting van het pand moet wel rekening worden gehouden met deze benodigde rijruimte. Figuur 26 toont de huidige bevoorradingsroute en in figuur 27 en 27a is de route om het eventueel uitgebouwde pand

²⁷ Oppervlakte bestaande winkel overgenomen uit conceptrapportage Ruimtelijke verkenning supermarktplocaties van Buro SRO (13-12-2018)

²⁸ Royal HaskoningDHV: Model Scherpenzeel, 2030H Etmaal belasting mvt

zichtbaar gemaakt. Een pluspunt van deze locatie is dat de vrachtwagens niet achteruit hoeven te rijden. Voor de verkeersveiligheid is dit gewenst.



Figuur 26: Rijcurve bevoorrading bij huidige pand Marktstraat



Figuur 27: Rijcurve bevoorrading bij eventuele uitbreiding zuidzijde pand Marktstraat



Figuur 27a: Rijcurve bevoorrading bij eventuele uitbreiding noordzijde pand Marktstraat

5.3 Parkeersituatie

In de huidige situatie is er een parkeerterrein met 65 parkeerplaatsen bij de Jumbo aan de Marktstraat/Beukenlaan aanwezig. Deze parkeerplaats biedt ruimte voor de supermarktbezoekers, maar ook voor bezoekers van andere winkels en horeca rond dit plein, en voor personeel en bewoners van de woningen boven en rondom de supermarkt. De 18 appartementen boven de supermarkt hebben allemaal een garagebox, maar in het algemeen wordt die lang niet altijd als parkeerterrein gebruikt. Er is op vrijdag en zaterdag een blauwe zone op het parkeerterrein Marktstraat van kracht. Op dat moment mogen alleen kortparkeerders hier gebruik van maken.

De theoretische parkeerbehoefte van de (uitgebreide) Aldi op deze locatie bedraagt 59 plaatsen op het maatgevend moment: zaterdagmiddag. De figuren 28 t/m 30 laten de parkeerberekeningen zien.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Parkeer- vraag (pp)
1	Fullservice supermarkt	3,9	pp. / 100 m2 bvo	-	1.520	59
Totaal						59

Figuur 28: De parkeervraag per functie voor de locatie Marktstraat²⁹

Nr.	Categorie	Aanwezigheidspercentages							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Totaal									

Figuur 29: De aanwezigheidspercentages per categorie en tijdperiode³⁰

²⁹ Hierbij is uitgegaan van het huidige aantal appartementen boven de supermarkt aan de Marktstraat

³⁰ CROW (2012). Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

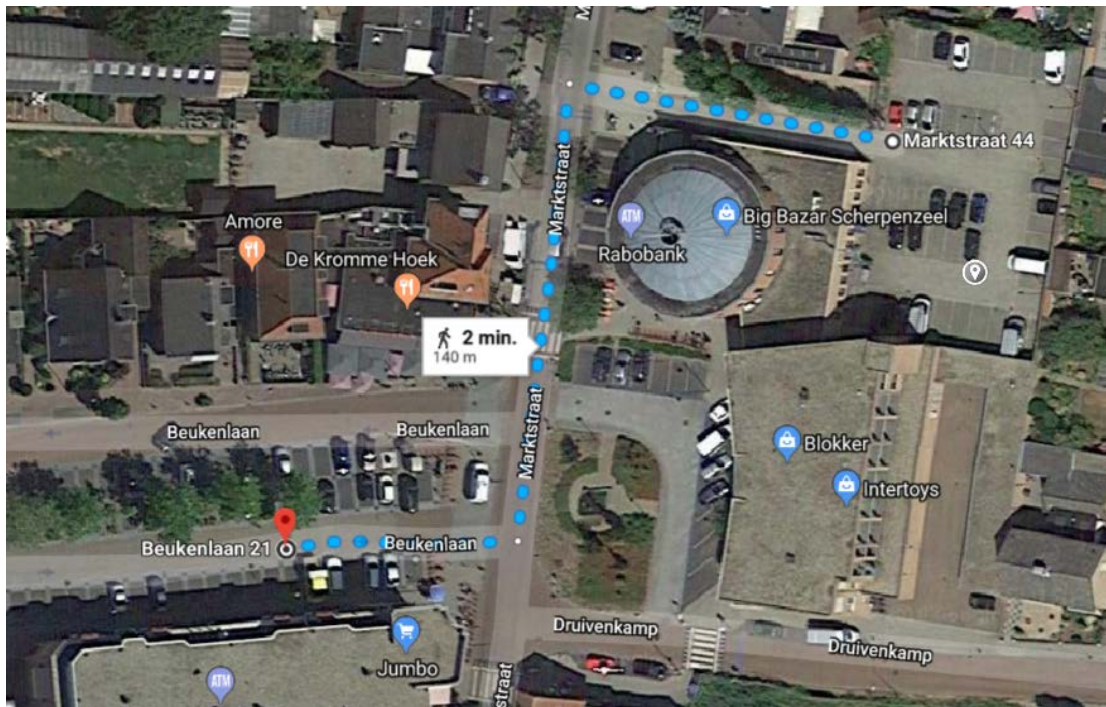
Nr.	Categorie	Parkeervraag per periode							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	18	36	24	47	0	59	24	0
Totaal		18	36	24	47	0	59	24	0

Figuur 30: De maximale parkeervraag per tijdsperiode voor de locatie Marktstraat

Het huidige parkeerterrein voorziet niet in deze theoretische behoefte. In de praktijk is er een parkeerdruk gemeten (2016) van 83% op zaterdagmiddag op dit terrein. Het parkeerterrein wordt dus goed gebruikt.

Als alleen wordt gekeken naar de uitbreiding van de huidige supermarkt met ongeveer 200 m² bruto vloeroppervlak, is hiervoor in theorie een uitbreiding van het parkeerterrein van 200 x 3,9 parkeerplaatsen / 100 m² = 8 parkeerplaatsen nodig. In de praktijk is het de vraag of dit voldoende is, gezien de huidige hoge parkeerdruk op dit terrein, is het uitbreiden van het parkeerterrein met 8 plaatsen wellicht nog niet voldoende. Bovendien is het de vraag waar er dichtbij de supermarkt extra parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt, want er is weinig ruimte beschikbaar.

Als daarbij ook zo'n 20 plaatsen van bestaande parkeerterrein komen te vervallen ten behoeve van een mogelijke uitbreiding van het pand, wordt het knelpunt voor de parkeersituatie groter. Parkeerplaatsen die komen te vervallen, moeten gecompenseerd worden om te zorgen dat er in totaal voldoende aanbod is. Er is geen exacte richtlijn ten aanzien van de maximaal acceptabele loopafstand tussen een supermarkt en parkeerterrein, maar voor een supermarkt is het gewenst dat het parkeren zo dichtbij mogelijk plaatsvindt. Mogelijke oplossingen kunnen worden gezocht in het efficiënter inrichten van het parkeerterrein voor de supermarkt en ook het deel voor Blokker. Hiermee kan naar verwachting een deel van de benodigde uitbreiding en compensatie van parkeerruimte worden opgevangen. Er is ook parkeergelegenheid beschikbaar op het terrein achter de Big Bazar, op ongeveer 150 meter loopafstand (zie figuur 31). Vanuit de parkeerdrukmeting van de gemeente is bekend dat dit terrein niet volledig wordt gebruikt. Nadeel van dit terrein is dat het niet goed zichtbaar is vanaf de weg en dat er geen directe verbinding met de winkels is. Mensen zullen altijd eerst naar het terrein aan de Beukenlaan rijden en pas in tweede instantie naar het terrein achter Big Bazar. Voor het parkeerterrein aan de Beukenlaan blijft er daardoor grote kans op parkeeroverlast, zoals foutparkeren, zoekverkeer en files bij het in- en uitrijden. Daarom scoort het aspect parkeren in dit scenario niet optimaal. Gevoelsmatig ligt het terrein achter Big Bazar ver van de supermarkt, maar hemelsbreed is de afstand niet groot. Een doorgang tussen het terrein en de winkels maakt het gebruik van dit terrein aantrekkelijker en kan mogelijk voor een verbetering van de parkeersituatie zorgen.



Figuur 31: loopafstand tussen parkeerterrein achter Big Bazar en supermarkt

6 Alternatief scenario 'Buren' Aldi op locatie Dorpsstraat (4)

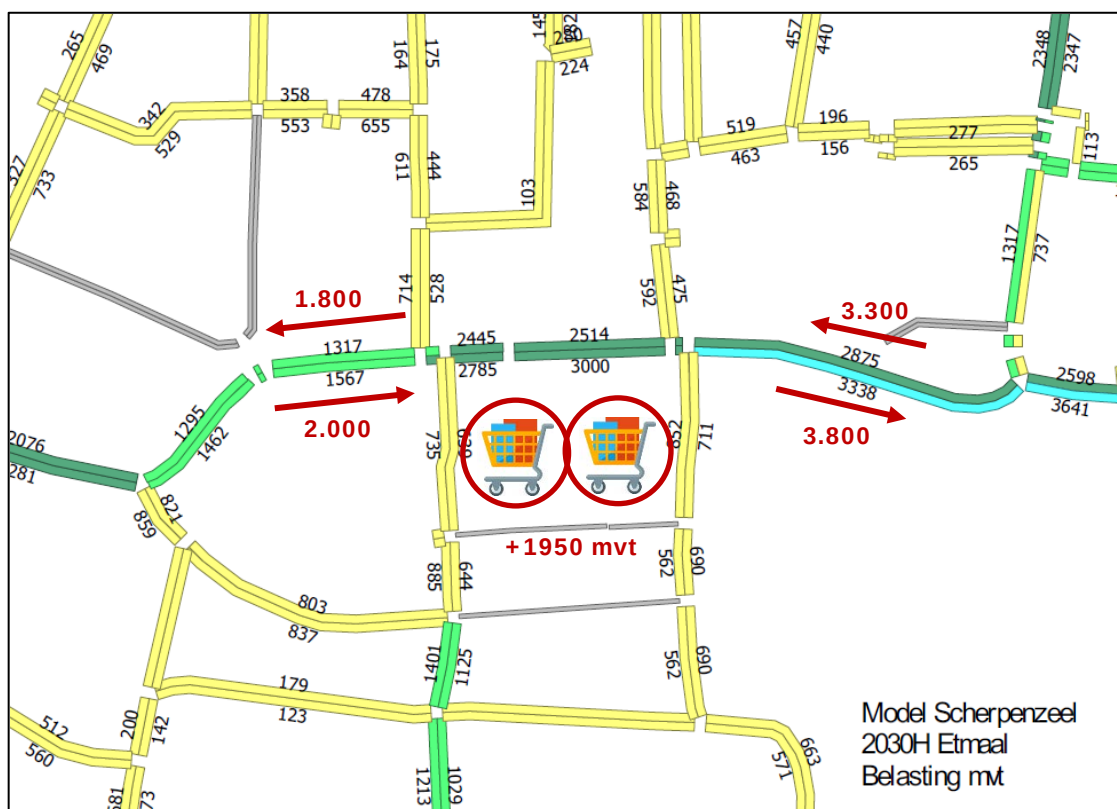
6.1 Effect verkeerssituatie

In het scenario 'buren' is de Aldi naast de nieuwe Jumbo op de Dorpsstraat geprojecteerd. In de bestaande situatie staan hier enkele woningen. Een vestiging van Aldi op deze locatie zorgt voor ongeveer 1.250 extra autoritten per werkdag. De verkeersgeneratie van de huidige panden, die verdwijnt in dit scenario, is minimaal en daarom niet meegerekend. Figuur 32 toont de berekende verkeersgeneratie.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Vk.gen./weekdag	Vk.gen./werkdag
1	Fullservice supermarkt centrum (Aldi)	73,8	vk.gen. / 100 m2 bvo	-	1.520	1.122	1.245
Totale verkeersgeneratie nieuwe ontwikkeling						1.122	1.245

Figuur 32: verkeersgeneratie Aldi op locatie Dorpsstraat (naast Jumbo)

Deze extra verkeersbewegingen komen grotendeels op de Dorpsstraat terecht. In combinatie met de Jumbo die ook nog 700 extra voertuigbewegingen aantrekt, neemt de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat zeer sterk toe. Figuur 33 toont de te verwachten verkeersintensiteiten. Op het wegvak tussen de Marktstraat en de Lindenlaan is de verkeersdruk hoger dan gewenst, wat leidt tot verkeersonveiligheid en vermindering van leefbaarheid.



Figuur 33: Verkeersmodel gemeente Scherpenzeel met planjaar 2030 (aantallen in motorvoertuigen per etmaal) met verwachte toename van scenario Buren.³¹

6.2 Bevoorrading

Bevoorrading kan in dit scenario via dezelfde route plaatsvinden zoals voor de Jumbo op de Dorpsstraat is aangeduid. Dit is zichtbaar gemaakt in hoofdstuk 2. Door de losplaats van Aldi

³¹ Royal HaskoningDHV: Model Scherpenzeel, 2030H Etmaal belasting mvt

direct naast die van de Jumbo te situeren kan de bevoorrading voorwaarts in- en uitrijden, wat voor de verkeersveiligheid gewenst is.

6.3 Parkeren

De parkeerbehoefte van de Aldi (inclusief appartementen) op deze locatie is berekend in figuur 34 tot en met 36. Inclusief appartementen is de parkeerbehoefte 79 plaatsen op het maatgevende moment. In een eerste schets is zijn 60 parkeervakken opgenomen (figuur 37), wat niet voldoende is voor de berekende behoefte. Omdat dit gebied nieuw ingericht moet worden, is er wellicht een oplossing te vinden door het programma aan te passen en te schuiven in dit plangebied, om zo een balans te vinden in het te ontwikkelen programma en de bijbehorende parkeerbehoefte. Mogelijk kan met langsparkeren langs de rijbaan extra parkeerruimte worden gecreëerd. Gelet op de gemeten parkeerdruk in de bestaande situatie³² is hier geen parkeerprobleem te verwachten.

Nr.	Categorie	Kencijfer	Eenheid	Aantal	Opp. (m2)	Parkeer- vraag (pp)
1	Fullservice supermarkt	3,9	pp. / 100 m2 bvo	-	1.520	59
2	Koop, etage, duur (bewoners)	1,3	pp. / woning	21	-	27
	Koop, etage, duur (bezoekers)	0,3	pp. / woning	21	-	6
Totaal						93

Figuur 34: De parkeervraag per functie voor de locatie Dorpsstraat

Nr.	Categorie	Aanwezigheidspercentages							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
2	Koop, etage, duur (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	Koop, etage, duur (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Totaal									

Figuur 35: De aanwezigheidspercentages per categorie en tijdsperiode³³

Nr.	Categorie	Parkeervraag per periode							
		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
1	Fullservice supermarkt	18	36	24	47	0	59	24	0
2	Koop, etage, duur (bewoners)	14	14	25	22	27	16	22	19
	Koop, etage, duur (bezoekers)	1	1	5	4	0	4	6	4
Totaal		32	50	53	74	27	79	52	24

Figuur 36: De maximale parkeervraag per tijdsperiode voor de locatie Dorpsstraat

³² Empaction Parkeermetingen Scherpenzeel 2016

³³ CROW (2012). Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie



Figuur 37: Indicatieve schets inpassing parkeerterrein bij Aldi aan Dorpsstraat³⁴

³⁴ Overgenomen uit conceptrapportage Ruimtelijke verkenning supermarktllocaties van Buro SRO (13-12-2018)

7 Vergelijking scenario's

7.1 Invloed op verkeerssituatie

De verkeerssituatie in het dorp verandert in alle scenario's. Op verschillende wegvakken is een kleine of iets grotere toename van verkeer geen probleem. Op de Dorpsstraat wordt de situatie het meest lastig. De Dorpsstraat tussen de Marktstraat en de Burgemeester Royaardslaan is een belangrijke verbinding in het wegennetwerk van Scherpenzeel. De verkeersintensiteiten op dat wegvak liggen in 2030 rond de 6.200 motorvoertuigen per etmaal (voor twee richtingen). Hierbij zijn de ontwikkelingen van de supermarkten nog niet meegenomen. Omdat deze intensiteit nu al dichtbij de maximale capaciteit ligt, kan elke toename problemen veroorzaken. Ook op de Marktstraat wordt het drukker in verschillende scenario's van de supermarktontwikkelingen. Ten noorden van de Lijsterbeslaan is dit niet direct een probleem omdat deze wegvakken meer capaciteit hebben. Het zuidelijkste wegvak van de Marktstraat heeft minder capaciteit, maar hier is de intensiteit in de huidige situatie ook veel lager (volgens het verkeersmodel). Op het gedeelte tussen de Beukenlaan en Lijsterbeslaan is de toename van verkeer het meest kritisch, maar hier wordt de maximale capaciteit nog niet overschreden. Op de Dorpsstraat komt de intensiteit het dichtste bij (of zelfs boven) de beschikbare capaciteit. Dat is de plaats waar als eerste verkeersproblemen kunnen ontstaan. Daarom zijn de verschillende scenario's vergeleken aan de hand van de omvang van de verkeerstoename op de Dorpsstraat.

In deze vergelijking is aangenomen dat het pand op de Marktstraat (huidige Jumbo-supermarkt) in de toekomst een nieuwe invulling krijgt. Welke invulling is nog onbekend. De huidige winkeloppervlakte is circa 1.350 m². Met behulp van het kengetal voor verkeersgeneratie van een dorpscentrum³⁵ is berekend dat de nieuwe invulling circa 700 mvt/etmaal zal genereren.

Figuur 38 vergelijkt de toename van de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat (tussen Marktstraat en Lindenlaan) in de verschillende scenario's. Het verschil in verkeersgeneratie per onderdeel wordt veroorzaakt door de huidige invulling van die locatie én door de ligging van de locatie. Omdat De Breelaan een nieuwe locatie is en buiten het centrumgebied ligt, zorgt deze locatie voor het meeste extra verkeer te opzichte van de huidige situatie.

De hoeveelheid verkeer op de Dorpsstraat ligt (zonder supermarktontwikkeling) naar verwachting rond de 6.200 motorvoertuigen in 2030. De hoeveelheid die is getoond in de tabel per scenario komt daar nog extra bij. In alle gevallen ligt de intensiteit voor dit type weg (te) hoog. Vergelijking laat zien dat het scenario Ruilen het minste nadelig is. Dit is te verklaren doordat dit scenario de minste extra verkeersbewegingen genereert ten opzichte van de huidige hoeveelheid, én doordat de routes van dit extra verkeer vrijwel gelijk zijn aan de huidige routes. Scenario Niets doen is overigens nog gunstiger voor de verkeerssituatie: in alle scenario's wordt de verkeerssituatie op de Dorpsstraat drukker en daardoor mogelijk onveiliger dan in de huidige situatie.

Onderdeel	Extra verkeers- generatie	Aandeel effect op Dorpsstraat			Toename intensiteit Dorpsstraat		
		Scenario Entree	Scenario Ruilen	Scenario Buren	Scenario Entree	Scenario Ruilen	Scenario Buren
Jumbo Dorpsstraat	700	50%	50%	50%	350	350	350
Aldi De Breelaan	2350	25%	nvt	nvt	588		
Nieuwe invulling Marktstraat	-350	33%	nvt	33%	-116		-116
Aldi Marktstraat	150	nvt	33%	nvt		50	
Aldi Dorpsstraat	1250	nvt	nvt	50%			625
TOTAAL	motorvoertuigen / werkdag				822	400	860

Figuur 38: Vergelijking van de toename van de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat in de verschillende scenario's

³⁵ CROW 317: dorpscentrum, weinig stedelijk, schil centrum : gemiddelde verkeersgeneratie = 51,9 mvt/100m² BVO

7.2 Parkeersituatie

Het scenario Entree, met de Aldi aan De Breelaan, voorziet in de beste mogelijkheid voor voldoende parkeerruimte. Omdat dit een nieuw te ontwikkelen situatie is, die niet ligt ingeklemd tussen bestaande bebouwing, is de verwachting dat hier voldoende parkeerruimte voor de ontwikkelingen kan worden ingepast. Bovendien zorgt dit scenario ervoor dat er in het centrum rond de Marktstraat meer parkeerruimte ontstaat. Het scenario Buren met de Aldi aan de Dorpsstraat scoort een tweede plaats als het gaat om de mogelijkheid voor parkeerruimte, omdat hier naar verwachting voldoende parkeergelegenheid in het plan kan worden ingepast. Omdat deze locatie beperkt wordt door omliggende bebouwing is deze situatie mogelijk minder optimaal dan bij De Breelaan. Rondom de Marktstraat zal een verbetering van de parkeersituatie ontstaan in dit scenario. Zowel voor het scenario Ruilen als in het geval dat Jumbo niet verhuist maar wel uitbreidt, is er sprake van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. De ruimte aan de Marktstraat is niet voldoende om in de theoretische parkeerbehoefte te voorzien. Met herinrichting van het terrein kan een deel van de benodigde parkeerplaatsen worden ingepast.

7.3 Bevoorrading

Vanuit verkeersveiligheid is het belangrijk dat de bevoorrading op een veilige manier kan plaatsvinden. Op de locaties Dorpsstraat en Marktstraat is het voordeel dat de vrachtwagens voorwaarts kunnen manoeuvreren. Het voorliggende plan voor De Breelaan voorziet hier niet in en is daardoor mogelijk onveiliger. Daar staat tegenover dat in het scenario met de Aldi op De Breelaan de vrachtwagens minder door het dorp hoeven te rijden omdat deze via De Dreef kunnen. Minder vrachtverkeer in het dorp is gunstiger voor de verkeersveiligheid. Per saldo scoren de locaties daarom ongeveer gelijk qua verkeersveiligheid voor het vrachtverkeer.

7.4 Bereikbaarheid langzaam verkeer

Qua bereikbaarheid voor voetgangers is de afstand tussen woningen en winkel bepalend. De huidige supermarktplaatsen in het centrum liggen voor veel bewoners van Scherpenzeel op loopafstand. Tijdens de inloopavond op 30 januari 2019 bleek dit voor verschillende bewoners een belangrijk aspect te zijn. In het scenario Entree of Buren, waarbij een supermarkt aan de Marktstraat verdwijnt, betekent dit een vermindering van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer ten opzichte van de huidige situatie. In de scenario's Niets doen en Ruilen blijft de bereikbaarheid van een supermarkt gelijk.

7.5 Verkeerskundige voorkeur

Er is vanwege de verschillende voor- en nadelen op de verkeerssituatie in het dorp en de parkeersituatie niet één scenario dat verkeerskundig gezien een duidelijke voorkeur heeft. In feite komt het erop neer dat alle scenario's in meer of mindere mate leiden tot een verslechtering van de verkeers- en parkeersituatie in het dorp. Doordat de parkeersituaties bij de supermarkten én de verkeersdrukke op de Dorpsstraat in de bestaande situatie al knelpunten zijn, leidt een toename van winkelruimte in het dorp tot een vergroting van de parkeer- en verkeersdrukke. Eigenlijk is vanuit verkeersoogpunt niets doen de beste optie.

De tabel in figuur 39 laat de hiervoor genoemde vergelijkingen van de scenario's in scores zien, zonder daar een weging aan te geven. De plussen en minnen zijn zo toegekend om de scenario's in relatie tot elkaar te beoordelen.

	Huidige situatie Niets doen	Scenario Niets doen, wel uitbreiden	Scenario Ruilen	Scenario Buren	Scenario Entree
Verkeersdruk	0	-	-	--	--
Parkeren	0	--	-	+	++
Loopafstand	0	0	0	-	--
Bevoorrading	0	0	0	0	0

Figuur 39: Scoretabel van de scenario's ten opzichte van huidige situatie

Als vanuit verkeer hier een weging aan gegeven moet worden, is de parkeersituatie het belangrijkste. Parkeerruimte moet voldoende kunnen worden ingepast, omdat dit bij eventuele parkeerproblemen niet eenvoudig kan worden uitgebreid (tussen bestaande bebouwing). Eventuele (toekomstige) knelpunten ten aanzien van de verkeersdruk in de Dorpsstraat kunnen met verkeersmaatregelen als een knip of eenrichtingsverkeer of door aanleg van een zuidelijke verbinding worden aangepakt. Dit pleit voor het scenario Entree.

Aangezien er meerdere belangen worden meegenomen in de afweging voor de locaties, is het denkbaar dat er vanwege economische of maatschappelijke redenen wordt gekozen voor het behouden van een supermarkt op de Marktstraat. Verkeerskundig heeft dit ook de voorkeur als de nadruk wordt gelegd op de bereikbaarheid voor voetgangers. In dat geval vallen de scenario's Buren en Entree af en heeft het scenario Ruilen de voorkeur boven uitbreiden op de huidige locatie, omdat de Aldi een iets kleiner winkeloppervlak heeft dan Jumbo en daardoor iets minder parkeerbehoefte en verkeersgeneratie veroorzaakt. Dit heeft het minst nadelige effect op de parkeerlocatie Marktstraat.

8 Conclusie en aanbevelingen

De verschillende scenario's van de shortlist van de supermarktontwikkelingen zijn onderzocht op verkeerskundige effecten.

8.1 Verkeerseffecten

De verkeersdruk op de Dorpsstraat wordt in dit onderzoek als belangrijk aspect beschouwd, aangezien deze tegen de maximale capaciteit aan zit en een overschrijding daarvan de leefbaarheid in het centrum nadelig beïnvloedt. Hoewel de Marktstraat ook drukker wordt, leidt dat naar verwachting minder snel tot problemen omdat deze weg de toename van verkeer nog kan verwerken. In alle scenario's neemt de verkeersdruk op de Dorpsstraat toe, maar de toename is het kleinste in de scenario's Niets doen (met verbouwing) en Ruilen. De groei van de intensiteit op de Dorpsstraat, zorgt voor een toename van de noodzaak om maatregelen te treffen om de hoeveelheid verkeer terug te dringen op deze weg. Op dit moment is daar nog geen concreet plan voor in het gemeentelijk beleid. Aanbevolen wordt om de gemeentelijke verkeersvisie hiervoor te heroverwegen.

8.2 Parkeren

Qua parkeren is de huidige locatie aan de Marktstraat een knelpunt. Hier is niet voldoende parkeergelegenheid op het parkeerterrein aan de Beukenlaan aanwezig en moeten klanten uitwijken naar andere locaties op grotere loopafstand. Het parkeerterrein achter Big Bazar biedt mogelijk extra capaciteit, maar is minder aantrekkelijk vanwege de ligging en looproute. Als er een supermarkt aanwezig blijft op de Marktstraat, wordt aanbevolen om de haalbaarheid van een rechtstreekse verbinding tussen de winkels en dit parkeerterrein te onderzoeken. Daarnaast kan herinrichting van het terrein aan de Marktstraat mogelijkheden bieden om extra parkeerplaatsen in te passen.

Als wordt gekozen voor het behouden van een supermarkt op de Marktstraat, heeft het scenario Ruilen de voorkeur boven uitbreiden op de huidige locatie, omdat de Aldi een iets kleiner winkelloppervlak heeft dan Jumbo en daardoor iets minder parkeerbehoefte veroorzaakt. Dit heeft het minst nadelige effect op de parkeerlocatie Marktstraat.

8.3 Voorkeursscenario

Er is vanwege de verschillende voor- en nadelen op de verkeerssituatie in het dorp en de parkeersituatie niet één scenario dat verkeerskundig gezien een duidelijke voorkeur heeft. In feite komt het erop neer dat alle scenario's in meer of mindere mate leiden tot een verslechtering van de verkeers- en parkeersituatie in het dorp.

Van de verschillende verkeerskundige aspecten weegt het parkeren het zwaarste omdat de beschikbare ruimte voor een parkeerterrein na realisatie vrijwel permanent vastligt. Uitbreiding is tussen bestaande bebouwing vaak niet eenvoudig, terwijl een verkeerssituatie makkelijker kan worden aangepakt en met maatregelen kan worden beïnvloed. Op basis van deze weging heeft scenario Entree de tweede voorkeur, na scenario Niets doen.

Apeldoorn

Linie 608

7325 DZ Apeldoorn

Postbus 4131

7320 AC Apeldoorn

T 055 711 3 711

Breda

Brieltjenspolder 28b

4921 PJ Made

Postbus 7013

4800 GA Breda

T 076 820 00 70

Leiderdorp

Postbus 38

2350 AA Leiderdorp

T 071 820 09 80

Waardenburg

Steenweg 17b

4181 AJ Waardenburg

Postbus 56

4180 BB Waardenburg

T 0418 65 49 00

Is uw interesse gewekt?

Neem dan gerust

contact met ons op via

info@megaborn.com

megaborn.com

