

Onderwerp:	Verkeer en parkeren supermarkt Plus Corbijn, Vrouwenpolder
Datum:	14 ndecember 2023
Referenties:	ing. R. Meijs, ing. B.M. Lap, ir C.A. Louws, L. ten Braak

1. Inleiding

Supermarkt Plus Corbijn in Vrouwenpolder is voornemens de winkel met bezorgservice op de locatie aan de Monnikendijk te verplaatsen naar een locatie aan de noordoostzijde van het dorp, in de hoek Augustinushof, Noorddijk en parallelweg van de N57. Op deze nieuwe locatie is meer ruimte om de winkel te moderniseren, zodat kan worden voldaan aan de hedendaagse standaarden en behoeften van klanten. Naast een groter winkelvloeroppervlak omvat het plan een ophaalpunt voor boodschappen en een winkel in niet-dagelijkse goederen (bijvoorbeeld een drogisterij).

De ondernemer oefent op de huidige supermarktlocatie ook een cateringbedrijf uit. Een aparte ruimte voor het bereiden van de producten en een aparte entree voor het afhalen van bestellingen ontbreken echter en zijn eveneens dringend gewenst. Het cateringbedrijf verhuist daarom mee met de supermarkt naar de nieuwe locatie met daarin een eigen ruimte.

Door de concentratie van alle bedrijfsactiviteiten op één locatie hoeft geen opslagruimte meer te worden gehuurd in het buitengebied van Veere (Rijkebuurtweg 14) en in Kamperland (Veerweg) en vervalt het pendelen tussen de drie locaties.



Afbeelding 1 Ligging huidige en toekomstige supermarkt PLUS Corbijn in Vrouwenpolder

De nieuwe locatie is momenteel in gebruik als grasland en kan geografisch gezien zowel via het Augustinushof, de Noorddijk of de parallelweg van de N57 worden ontsloten. In paragraaf 3 van deze

memo is gemotiveerd dat ontsluiting van de nieuwe supermarkt vanaf de parallelweg N57 de voorkeur heeft. Ook is aangegeven hoe deze aansluiting het beste kan worden vormgegeven. Daarnaast genereert de ontwikkeling een parkeerbehoefte die op eigen terrein moet worden opgevangen. In deze memo is onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte, die op eigen terrein moet worden opgelost, en naar de gevolgen van de verplaatsing voor de verkeersafwikkeling en -intensiteiten in en rond Vrouwepolder.

2. Oppervlakten in het bouwplan en basis voor berekeningen

Oppervlakte maximaal scenario, uitgangspunt voor de verkeersgeneratie

Door ingenieursbureau Tekton is een inrichtingstekening vervaardigd waarin de oppervlaktes BVO zijn vermeld (zie bijlage 1a). Daarin is de gehele kantine- en kantoorruimte op de 1ste verdieping toegerekend aan de supermarkt op de begane grond. Daarmee is voor de supermarkt een maximaal scenario berekend. Het totale bruto vloeroppervlak (bvo) komt daarmee op 2.537 m².

De genoemde ruimten alsmede de installatieruimte op de zolder, de passage en de logistieke ruimte op de begane grond hebben een functie voor zowel supermarkt, de catering als de non-foodwinkel. Daarom is een aanvullende berekening gemaakt waarbij de ruimten zijn verdeeld op basis van de oppervlakten van de 3 hoofdfuncties op de begane grond (zie bijlage 2). De supermarkt heeft in deze berekening (Overzicht B2a in bijlage 2) een oppervlakte van 1.976 m² bvo, de non-foodwinkel 379 m² en de catering 586 m².

Ten aanzien van de logistieke ruimte wordt opgemerkt dat hier het laden en lossen plaatsvindt waarbij de vrachtwagen binnen wordt geparkeerd. Dit is een belangrijk kwaliteitsaspect vergeleken met veel andere supermarkten waarbij het laden en lossen en het parkeren buiten plaatsvinden. De logistieke ruimte en ook de passage en de kleine installatieruimte op zolder zorgen aldus voor extra oppervlak bvo, maar dat betekent niet dat dit ook leidt tot extra m² waaraan moet worden gerekend, bijvoorbeeld als het gaat om de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie. Daarom worden deze ruimten buiten de berekening van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie gehouden.

De supermarkt heeft in de berekening een oppervlakte van 1.838 m² bvo, de non-foodwinkel 352 m² en de catering 558 m² (zie Overzicht B2b in bijlage 2).

Oppervlakte aangevraagde bouwvergunning, uitgangspunt voor de parkeerberekening

Door ingenieursbureau Tekton is een inrichtingstekening vervaardigd waarin de oppervlaktes BVO zijn vermeld, deze tekening d.d. 17 november 2023 (zie bijlage 1b) is onderdeel van de ingediende stukken ten behoeve van de bouwvergunning en dus de basis voor de parkeerberekening. De supermarkt heeft in deze berekening een oppervlakte van 1851 m² bvo (supermarkt, kantoren en kantine en magazijn, e-commerce en pick-up), de non-foodwinkel 311 m² (incl. magazijn) en de catering 334 m² (incl. magazijn).

3. Verkeersontsluiting nieuwe supermarkt

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van de nieuwe supermarkt vanaf de parallelweg N57 heeft om meerdere redenen de voorkeur boven een ontsluiting vanaf de Augustinushof of de Noorddijk:

- De Augustinushof is een erftoegangsweg die de plaatselijke woningen vanaf de Monnikendijk ontsluit op de Dorpsdijk en Fort den Haakweg. Dit zijn ook erftoegangswegen die het dorp ontsluiten. Het ontsluiten van een supermarkt op deze locatie leidt niet tot verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het is hierdoor niet gewenst de beoogde functies met een grote verkeersaantrekkende werking vanaf deze wegen midden in het dorp te ontsluiten.
- De Noorddijk is een relatief smalle erftoegangsweg (type II). Het ontsluit landelijk bestemmingsverkeer en is gekenmerkt als toeristische route voor fietsverkeer. De weg heeft voor autoverkeer een éénrichtingsregime in oostelijke richting. De dijk is cultuurhistorisch van belang. Op de dijk staat aan beide zijden van de weg een beeldbepalende bomenrij. Om hier een ontsluiting mogelijk te maken, zal ten minste het eerste gedeelte (gezien vanaf de parallelweg)

tweerichtingsverkeer moeten worden. Hiervoor zal de dijk (het profiel) moeten worden verbreed en zal een aantal bomen moeten worden gerooid. Het cultuurhistorische karakter van de dijk wordt hierdoor aangetast. Om deze redenen en uit oogpunt van verkeersveiligheid heeft het geen voorkeur de supermarkt vanaf deze weg te ontsluiten.

- De parallelweg van de N57 is een smalle erftoegangsweg (type II). De supermarkt kan vanaf de N57 en de Dorpsdijk relatief snel worden bereikt. Daarnaast wordt de kern van het dorp ontzien van de verkeers- en parkeerbewegingen van de supermarkt. De voorkeur gaat dan ook uit naar een ontsluiting van de supermarkt op de parallelweg van de N57. Om het verkeer goed en veilig af te wikkelen zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig, waarop later in deze memo wordt ingegaan.

Langzaam verkeer

Ten westen van de parallelweg ligt een vrijliggend tweerichtingen fietspad. Voor voetgangers zijn geen trottoirs aanwezig. Voetgangers kunnen langs de parallelweg gebruik maken van het fietspad.

Vanaf het Augustinushof zal daarentegen wel een verbinding komen met de supermarkt voor het langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Bij de inrichting wordt ook rekening gehouden met de toegankelijkheid voor scootmobielen.

Ontwerp van de aansluiting van het plan op de parallelweg N57

Om te bevorderen dat het verkeer van en naar de N57 zoveel mogelijk rijdt via het zuidelijke deel van de parallelweg, wordt bij de aansluiting op de parallelweg N57 een bord met een verplichte rijrichting geplaatst (verkeersbord D05r), waardoor automobilisten komende vanaf het parkeerterrein van de supermarkt alleen naar het zuiden mogen rijden. Voor het instellen van een verplichte rijrichting wordt een verkeersbesluit genomen.



Afbeelding 2
Verkeersbord D05r

De ontsluitingsweg sluit in de vorm van een T-kruising aan op de parallelweg en de N57. De parallelweg ligt circa 2,9 meter hoger dan het maaiveld van de supermarkt en het parkeerterrein. Het hoogteverschil wordt binnen het projectgebied overbrugd door het aanbrengen van een grondlichaam langs de parallelweg. Voor het overbruggen van het hoogteverschil geeft het kennisplatform CROW een aanbevolen hellingspercentage van 3,2% tot een maximaal percentage van 6,5% voor fietsers. Met een afstand van circa 60 meter wordt dit verschil met een hellingspercentage van 4,83% overbrugd.¹

¹ Dit is een minder steil percentage dan in de locatiestudie van SpaceValue van 6 september 2018 is vermeld. Dit zal ten goede komen voor de bereikbaarheid van fietsers vanaf de parallelweg.

4. Parkeren en verkeersgeneratie

Inleiding: hanteren van kencijfers

Al sinds 2013 is de supermarktondernemer in gesprek met de gemeente over het vernieuwen en verplaatsen van zijn PLUS supermarkt in Vrouwenpolder. Er zijn stedenbouwkundige adviezen gevraagd en uitgebracht over het ruimtelijk meest optimale gebruik van de beschikbare grond, bouwvolumes, en dergelijke. De gemeente beschikte toen niet over vastgesteld beleid over parkeernormen en verkeersgeneraties.

In het ruimtelijk kader² dat voor ontwikkeling is opgesteld, is voor een 'full-service'-supermarkt uitgegaan van een parkeernorm van maximaal 5,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo "conform kencijfers uit publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen) van het kennisplatform CROW". Deze kencijfers zijn algemeen geaccepteerd. Op basis hiervan is in dat ruimtelijk kader geconcludeerd dat het gewenste programma van de supermarkt en het bijbehorende parkeren op het erf kunnen worden gerealiseerd.

De kencijfers van het CROW houden rekening met de ligging van het projectgebied en de mate van verstedelijking van de gemeente en geven bandbreedtes voor het berekenen van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie. Afhankelijk van het autobezit in de gemeente wordt het minimale, gemiddelde of maximale geadviseerd. De gebruiker zal een keuze moeten maken binnen de gegeven bandbreedtes. Het hiervoor aangereikte cijfer van 5,2 is het gemiddelde van de bandbreedte voor een omgevingstype 'weinig stedelijk' en 'rest bebouwde kom'. Voor Vrouwenpolder zijn de kenmerken 'niet stedelijk' en 'rest bebouwde kom' echter meer passend. Als hiervan wordt uitgegaan, is voor een 'full-service'-supermarkt in Vrouwenpolder een bandbreedte van 4,8 tot 7,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo van toepassing en voor de verkeersgeneratie 113,9 tot 155,5 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. Het gemiddelde is dan 6,15 parkeerplaatsen en 134,7 motorvoertuigenbewegingen per 100 m² bvo. Bij de uitwerking van het plan is hiervan uitgegaan. Voor de winkel in niet-dagelijkse goederen wordt aangesloten bij kencijfers van een 'full-service'-supermarkt. Hiermee worden een hogere normen gehanteerd en is het een maximaal scenario.

Inmiddels beschikt de gemeente wel over vastgesteld beleid over parkeernormen (en daarmee impliciet over verkeersgeneraties). Op 15 december 2022 heeft de gemeente namelijk de Nota Parkeernormen 2022 vastgesteld. In deze nota (gepubliceerd 15 februari 2023) wordt binnen de gehele gemeente het maximum van de bandbreedte gehanteerd. De argumenten daarvoor zijn volledig gebaseerd op autobezit van de inwoners. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat sommige functies ook verkeer/parkeerders trekken die geen inwoner zijn (lees: toeristen). Voor een supermarkt in Vrouwenpolder die voor een belangrijk deel afhankelijk is van verblijfsrecreanten, is het hanteren van de bovenkant van de bandbreedte niet realistisch. Verblijfsrecreanten kiezen vaker voor de fiets of gaan te voet en zullen minder dan gemiddeld gebruik maken van de auto (onderkant bandbreedte). Dit is een mobiliteitskenmerk waarmee rekening kan worden gehouden. Daartegenover staan bezoekers uit het secundaire verzorgingsgebied. Onder deze groep is het autobezit en -gebruik relatief hoog (bovenkant bandbreedte). Gemiddeld gezien (inwoners en toeristen) is het dus reëel om het midden van de bandbreedte aan te houden.

In de Nota Parkeernormen 2022 is een bevoegdheid opgenomen waarmee het college kan afwijken van de auto- en fietsparkeernormen, als het voldoen aan de parkeernormen op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Gezien de lange voorgeschiedenis wordt het college gevraagd om in dit geval af te wijken van de parkeernormen. Extra argument om af te wijken is dat de verplaatsing van de supermarkt ervoor zorgt dat de ruimtelijke kwaliteit en presentatie van en rond de huidige locatie worden verbeterd. Dit is geheel in lijn met het ontwikkelingsperspectief in het Dorpsplan Vrouwenpolder en de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.

² Locatie Noorddijk Vrouwenpolder, Adviesnota PLUS Corbijn, 5 juli 2018, bureau Spacevalue

Parkeren: behoefteraming en capaciteit in het ontwerp

Op basis van het gemiddelde in de bandbreedte van de parkeerkcijfers en de oppervlakten van de verschillende programmaonderdelen kan de parkeerbehoefte als volgt worden berekend.

Tabel 1 Parkeerbehoefte

Programmaonderdeel	Functie benaming CROW	Oppervlakte (m ² bvo)	Parkeerkcijfer (per 100 m ² bvo)	Parkeerbehoefte
Supermarkt *)	Full-service supermarkt	1.851	6,15	114
winkel niet-dagelijkse goederen**)	Full-service supermarkt	311	6,15****)	19
Combinatiebezoek non-foodwinkel en supermarkt (50%)				-9
Catering*****) (bereiden, proeven en meenemen)	Café/bar/cafetaria	334	6,15*****)	20
Totaal		2.748		144

* Inclusief - kantine- en kantoorroimte en oppervlakte e-commerce en pick-up, maar exclusief overdekte logistieke ruimte en installatieruimte zolder.

** Exclusief overdekte logistieke ruimte en installatieruimte zolder.

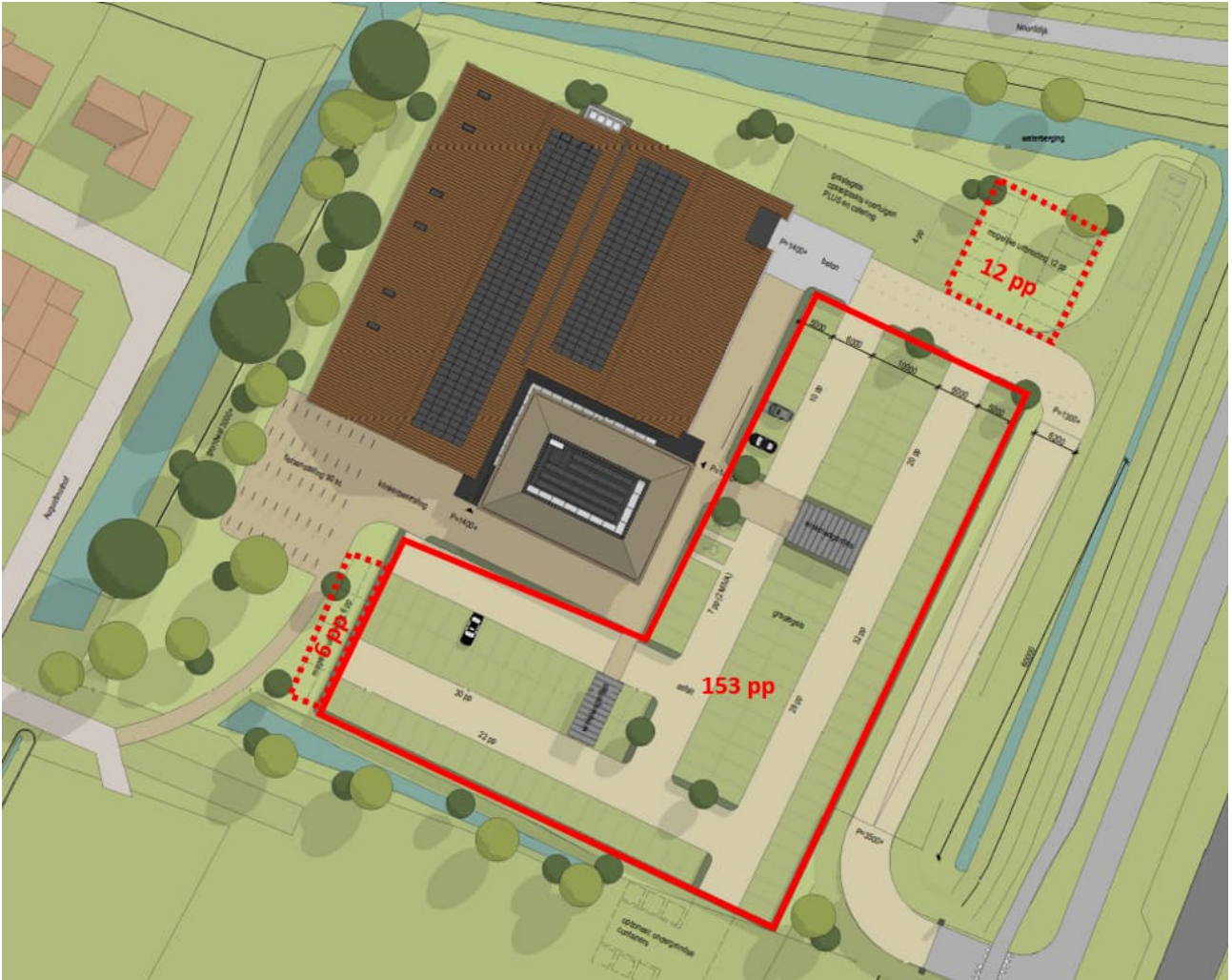
*** Maximaal scenario waarbij is aangesloten bij parkeerkcijfer van een full-service supermarkt (dat een hogere parkeernorm heeft dan ondergeschikte detailhandel).

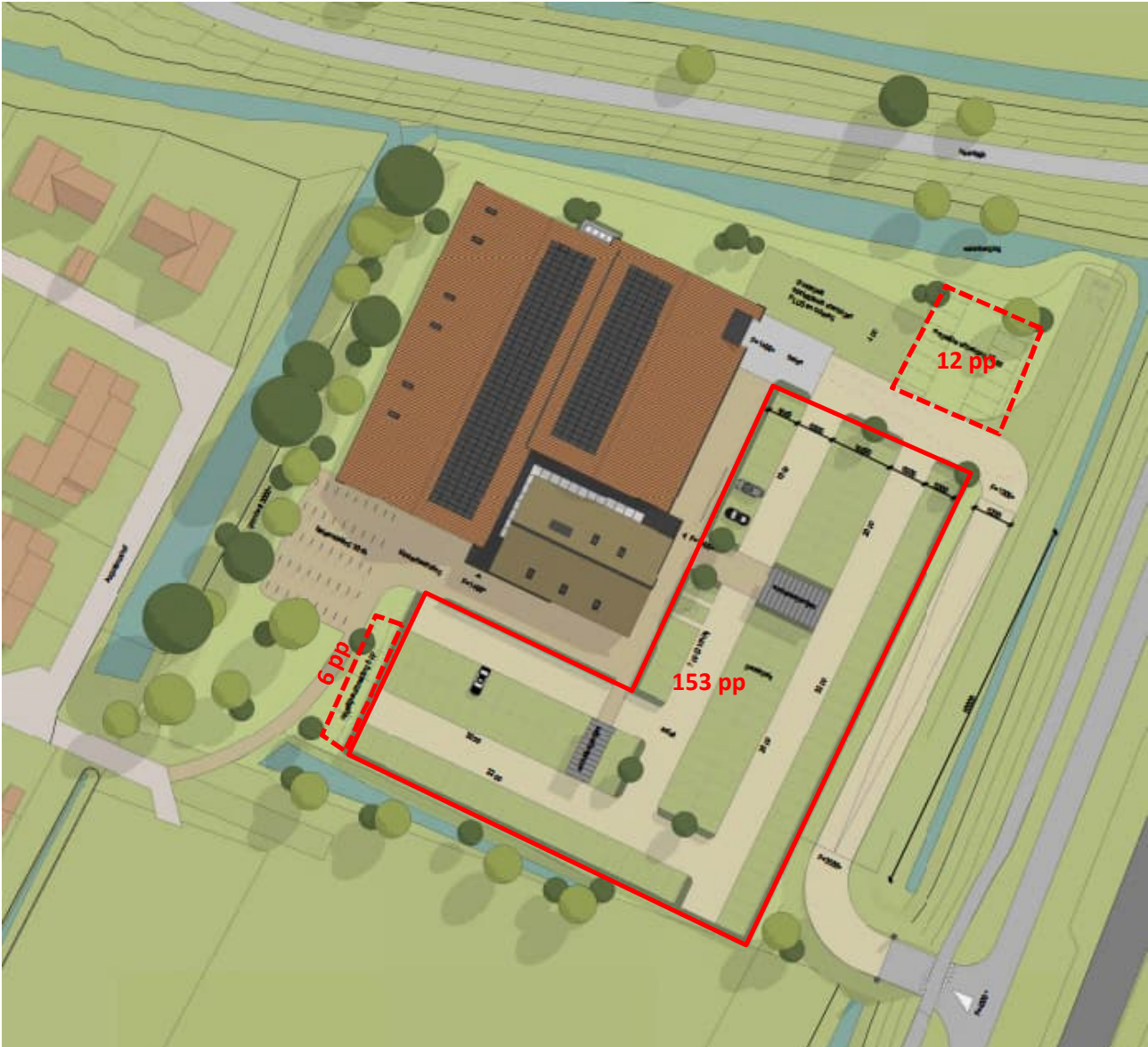
**** Exclusief overdekte logistieke ruimte en installatieruimte zolder.

***** Van een catering zijn geen cijfers beschikbaar voor berekening van de parkeerbehoefte. Catering wordt doorgaans beschouwd als een vorm van horeca omdat er sprake is van maaltijdverzorging of levering van maaltijden voor het verzorgen van eten en drinken voor bedrijven (in bedrijfsrestaurants), particulieren, evenementen of feesten. In de opzet voor het plan voor de nieuwe supermarkt worden echter net als in de huidige supermarkt vooral ook vers bereide producten gereed gemaakt voor catering elders en ten behoeve van verkoop aan klanten van de supermarkt. Daarom kan zowel worden aangesloten bij het parkeerkcijfer voor horeca (restaurant) als voor de supermarkt. Volgens het CROW is de parkeerbehoefte van horeca in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers en moet bij het toepassen van de regels een grote marge in acht worden genomen. Het aantal zitplaatsen in het proeflokaal zal beperkt zijn. Het is geen restaurant. Daarom wordt aangesloten bij de parkeerbehoefte voor de supermarkt.

De parkeerbehoefte voor het planvoornemen bedraagt maximaal 153 parkeerplaatsen. Maar de berekening heeft een onzekerheidsmarge. In de praktijk moet blijken hoe groot de parkeerbehoefte is. Vanwege de excentrische ligging aan de rand van het dorp wordt verwacht dat er niet heel veel bezoekers zullen komen voor alleen de non-foodwinkel. De meeste bezoekers zullen ook een bezoek brengen aan de supermarkt. Door dit combinatiebezoek kan voor de non-foodwinkel worden gerekend met een lagere parkeerbehoefte. Als wordt gerekend met 50% combinatiebezoek, dan zijn er 9 parkeerplaatsen minder nodig. Daarmee komt de benodigde parkeercapaciteit op 144 parkeerplaatsen. Het is waarschijnlijk dat er ook combinatiebezoek is tussen de supermarkt en de catering.

Zowel de ondernemer(s) op de nieuwe locatie als de gemeenschap hebben baat bij voldoende parkeren. Er moet dan ook niet te weinig parkeercapaciteit worden gerealiseerd, maar er is ook niemand bij gebaat als er teveel parkeerplaatsen worden aangelegd. Omdat omwonenden zorgen over parkeren hebben geuit is er voor gekozen dubbelgebruik buiten beschouwing te laten en de benodigde 153 parkeerplaatsen te realiseren. Mocht later blijken dat er behoefte is aan meer parkeerplaatsen, dan is daarvoor in het stedenbouwkundig ontwerp ruimte gereserveerd om uit te breiden met 18 parkeerplaatsen. De maximum capaciteit komt daarmee op 171 parkeerplaatsen, ofwel 18 meer dan de maximaal berekende parkeerbehoefte.





Afbeelding 3 Ontwerp met maximaal 171 parkeerplaatsen (tekening: Architectenbureau Tekton)

Verkeersgeneratie huidige en toekomstige supermarklocatie en verkeersafwikkeling huidige en toekomstige situatie

Met kencijfers van het CROW kunnen de huidige en toekomstige verkeersgeneratie voor zowel de huidige locatie aan de Monnikendijk als de nieuwe locatie aan de parallelweg N57 worden berekend. Ook hiervoor wordt gerekend met het gemiddelde van de bandbreedte. Vervolgens kunnen op basis van de verdeling van de verkeersstromen de effecten op de verschillende wegen worden bepaald.

Huidige en toekomstige verkeersgeneratie huidige supermarklocatie in centrum Vrouwenpolder

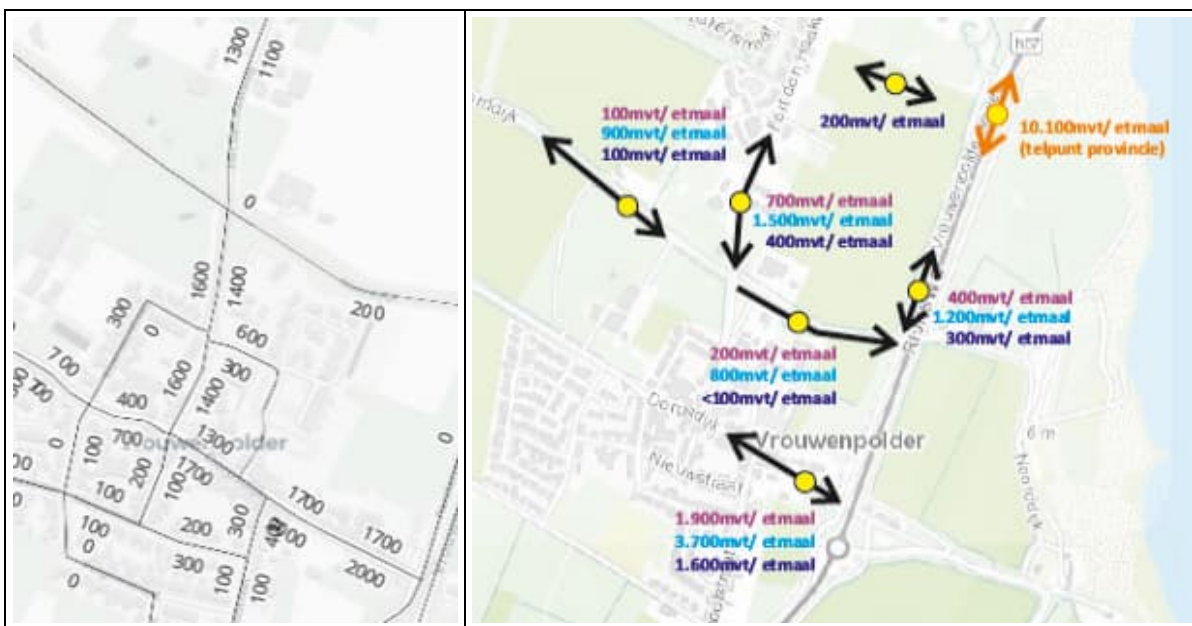
De supermarkt op de huidige locatie heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van 1.210 m². Op basis van de kencijfers van het CROW (134,7 per 100 m² bvo) bedraagt de huidige verkeersgeneratie 1.630 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) op een gemiddelde weekdag. Voor de beoordeling van milieueffecten kan deze verkeersgeneratie worden aangehouden. Voor de beoordeling van de verkeerseffecten wordt de verkeersafwikkeling doorgaans beoordeeld op een gemiddelde werkdag. In de CROW publicatie 381 is hiervoor geen omrekenfactor aangegeven. Daarom wordt teruggevallen op voorgaande CROW publicatie 272. Daarin is voor detailhandel een omrekeningsfactor van 1,2 aangegeven. Voor een supermarkt in Vrouwenpolder geldt deze verhoging tijdens het toeristisch seizoen, als maatgevend moment. Op een maatgevende dag gaat het zodoende om 1.956 mvt/etmaal.

Verkeersintensiteiten belangrijkste wegvakken in de omgeving van de huidige supermarkt en verkeersafwikkeling huidige supermarkt

In het Regionaal verkeersmodel Walcheren (geactualiseerde versie 2021) zijn voor een groot aantal wegen en straten in Vrouwenpolder de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag voor het referentiejaar 2019 berekend. In dat jaar was de verbindingsweg tussen de Fort den Haakweg en de parallelweg van de N57, genaamde Zandbank, nog niet in gebruik genomen. Uit het verkeersmodel blijkt dat op de Monnikendijk gemiddeld (600+300=) 900 mvt/etmaal reden. Dat spoort bij lange na niet met de hiervoor berekende verkeersgeneratie 1.630 mvt/etmaal van de huidige supermarkt.

Na de opening van de Zandbank in 2020 zijn in 3 verschillende perioden verkeerstellingen gehouden op de Dorpsdijk, De Noorddijk, de parallelweg van de N57 en de Fort den Haakweg ten noorden van de Noorddijk. Het betreft een telling in het voorjaar (7 februari t/m 28 februari 2020), in de zomer (15 juli t/m 17 augustus 2020) en in de winter (2 december t/m 31 december 2020). Daaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Noorddijk doorgaans (veel) hoger zijn dan waarin het verkeersmodel vanuit is gegaan. De intensiteiten op de Dorpsdijk en (het noordelijk deel van de) Fort den Haakweg zijn buiten het toeristenseizoen aanmerkelijk lager dan destijds berekend.

Omdat 2020 een 'Coronajaar' was, zijn de verkeersintensiteiten niet helemaal representatief. Als gevolg van reisbeperkingen in/naar het buitenland was in de zomer sprake van een extra grote stroom aan vooral binnenlandse toeristen en verblijfsrecreanten en daarmee samenhangend mogelijk van hoge verkeersintensiteiten.



Afbeelding 4 Links: Verkeersintensiteiten wegen in referentiejaar 2019 op een gemiddelde werkdag; rechts: getelde verkeerintensiteiten in 2020.

Op grond van het vorenstaande concluderen wij dat het verkeersmodel een onderschatting geeft van de verkeersintensiteiten in het dorp Vrouwenpolder in de huidige situatie en in het bijzonder rond de huidige supermarkt. Dat betekent dat de verkeersafwikkeling van de supermarkt het beste kan worden herleid aan de hand van de herkomst van de klanten van de supermarkt.

Herkomst klanten supermarkt en toekomstige verkeersverdeling van het bestemmingsverkeer

Uit klantenanalyses die in week 39 van 2019 zijn uitgevoerd door de PLUS-organisatie blijkt dat circa 26% van de klanten komt uit het primaire marktgebied van Vrouwenpolder. Dit marktgebied omvat de kern Vrouwenpolder, het recreatiewoningenterrein Breezand aan de Fort den Haakweg en verspreid liggende woningen in het buitengebied van Vrouwenpolder (zie afbeelding 5). Voor het bepalen waar de verkeersgeneratie vandaan komt, is gekeken naar de verdeling van het aantal woningen binnen dit verzorgingsgebied. Binnen het primaire verzorgingsgebied is het aandeel van de kern Vrouwenpolder 38%,

van de recreatiewoningen (vooral Breezand) 53% en van het buitengebied circa 9%. Ook binnen de kern Vrouwenpolder is globaal gekeken naar de verdeling van het aantal woningen. Verder is ervan uitgegaan dat het aantal keren dat een huishouden met de auto naar de supermarkt gaat, groter is als die huishoudens verder weg wonen.

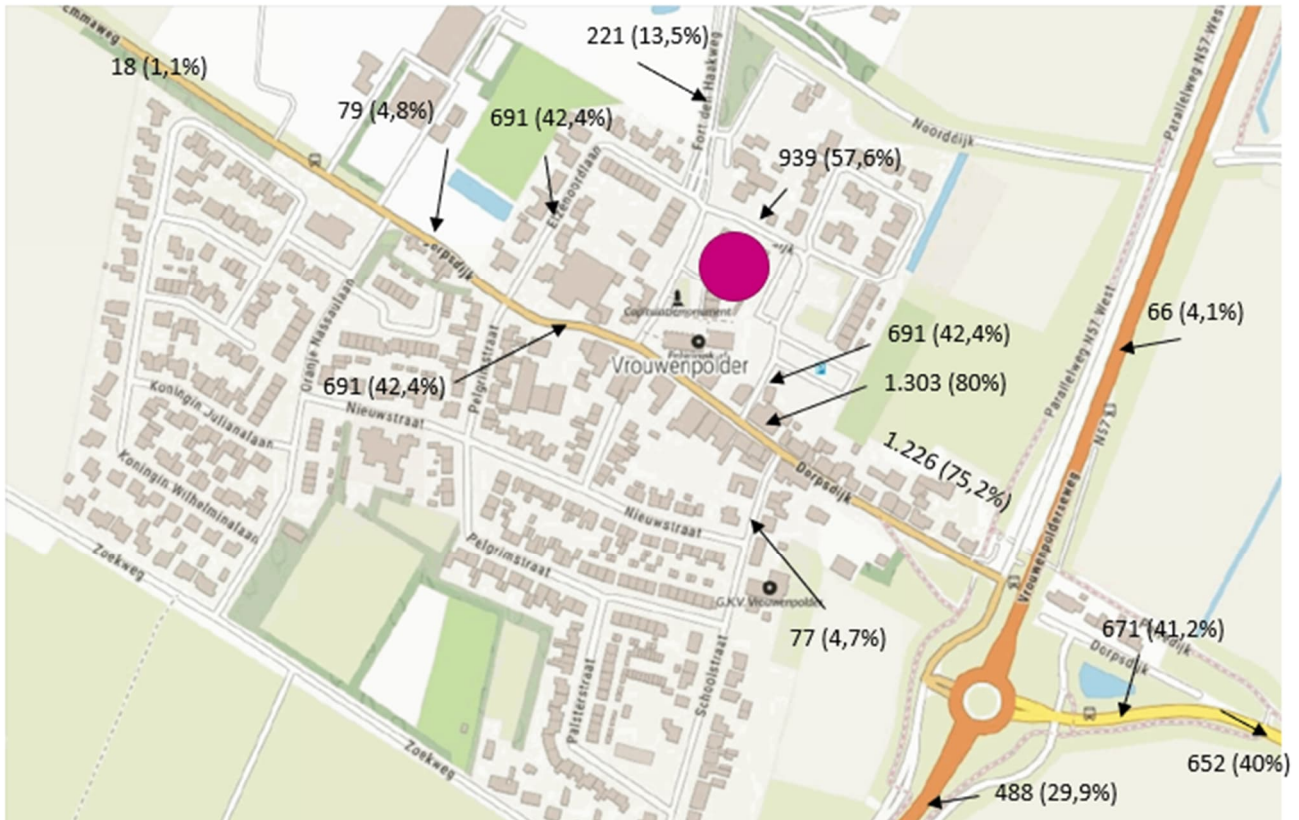


Afbeelding 5 Zwarte omkadering: primaire verzorgingsgebied huidige supermarkt Bron: BRT Achtergrondkaart, bewerking Bureau Stedelijke Planning

De overige 74% komt van buiten het primaire marktgebied . Dit is vooral het gebied aan de zuidzijde en oostzijde van het primaire marktgebied en omvat omliggende kernen Serooskerke, Gapinge, Veere en Zanddijk en het daarbij behorende buitengebied. Maar ook personen die komen van buiten dit gebied zullen de supermarkt bezoeken en daar inkopen doen.

Deze bezoekers komen naar verwachting vooral uit zuidelijke richting vanaf de N57 (circa 30%) en uit (zuid)oostelijke richting via de Polredijk (circa 40%).

Slechts een beperkt deel (minder dan 5%) heeft een bestemming ten noorden van Vrouwenpolder. In afbeelding 6 is de verkeersgeneratie van de supermarkt in de huidige situatie op kaart weergegeven.



Afbeelding 6 Verkeersgeneratie huidige supermarkt

Op basis hiervan kan de verkeersafwikkeling van de huidige supermarkt over de verschillende wegen worden berekend. Het resultaat van de berekening is opgenomen in tabel B3.1 van bijlage 3.

Toekomstige verkeersgeneratie huidige supermarktlocatie in centrum Vrouwenpolder

Het perceel aan de Fort den Haakweg / Monnikendijk zal na verplaatsing van de supermarkt ook worden herontwikkeld, waardoor het een nieuwe verkeersgeneratie zal hebben. Het programma is hier nog niet bekend. Met kencijfers van het CROW is een aanname gedaan voor de toekomstige verkeersgeneratie. Uitgegaan is van een commerciële plint van 600 m² bvo (commerciële dienstverlening à 16,5 mvt per 100 m² bvo) met daarboven 20 appartementen (6 mvt per woning)³. Voor deze locatie is zodoende gerekend met 230 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag en circa 276 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Saldo huidige verkeersafwikkeling en nieuwe invulling huidige locatie

De beoogde verplaatsing van de supermarkt zorgt in het dorp Vrouwenpolder voor aanzienlijke verkeersafnames. Eerder in deze memo is vermeld dat de verkeersgeneratie van de huidige supermarkt 1.630 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag bedraagt en op een maatgevende dag 1.956 mvt/etmaal. Daarvoor in de plaats komt de verkeersgeneratie van de toekomstige invulling. Als hiermee wordt gerekend, dan blijkt dat de verkeersintensiteiten op de wegen in Vrouwenpolder aanzienlijk afnemen tot bijna 1.250 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag en tot maximaal circa 1.500 mvt/etm op een werkdag. In tabel B3.2 van bijlage 3 is een overzicht voor verschillende wegen opgenomen.

Bovenop de verkeersgeneratie door bezoekers van de supermarkt moet rekening worden gehouden met vrachtverkeer voor de bevoorrading en voor het bezorgen van boodschappen. Wekelijks komen er

³ Inmiddels is het programma voor deze locatie gewijzigd naar maximaal 24 appartementen en géén commercieel programma. De verkeersgeneratie behorend bij 25 appartementen bedraagt 144 mvt/etmaal. Omdat 144 mvt/etmaal lager is dan de 276 mvt/etmaal voor de 20 appartementen en 600 m² commercieel programma waarmee gerekend is, beschouwen we dit als een worst-case benadering. Dit is dan ook aangehouden in de notitie en berekening totale verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. De daadwerkelijke verwachte verkeersgeneratie is dus lager.

ongeveer 64 leveranciers langs, waarvan 15 met een trailer, 15 met een vrachtwagen, de rest met een bestelbus. Voor het bezorgen van boodschappen heeft PLUS Corbijn twee bussen in gebruik. Die rijden 's ochtends en 's middags een route op Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland.

Verkeersgeneratie tussen supermarkt en de 2 opslaglocaties elders

PLUS Corbijn heeft ongeveer 300 cateringpartijen per jaar, waarvoor er 450 maal naar de opslaglocatie aan de Rijkebuurtweg moet worden gereden en ongeveer 200 maal naar de opslaglocatie in Kamperland.

Huidige en toekomstige verkeersgeneratie nieuwe supermarktlocatie in de hoek Augustinushof, Noordijk en parallelweg

De nieuwe locatie is in gebruik als weide en heeft geen noemenswaardige bestaande verkeersgeneratie. De toekomstige verkeersgeneratie is op basis van het programma⁴ opgenomen in tabel 4.

Tabel 4 Verkeersgeneratie toekomstige situatie in motorvoertuigen op een gemiddelde **weekdag (mvt/etmaal)**

	Functie benaming CROW	Hoeveelheid (m ² bvo) *	Kencijfer (per 100 m ² bvo)	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal weekdag)
Supermarkt	Full-service supermarkt	1.838	134,7	2,476
winkel niet-dagelijkse goederen	Buurt- en dorpscentrum	352	63,8**	225
Horeca (catering, meenemen en bereiden en proeflokaal)	(Café/bar/cafetaria)	558	***	272
Totaal				2.972

* Zie paragraaf 2 (inclusief overdekte logistieke ruimte)

** Aangesloten is bij 'buurt- en dorpscentrum', dat een relatief hoog kencijfer heeft voor ondergeschikte detailhandel van de supermarkt. De winkel in niet-dagelijkse goederen zal namelijk veel in combinatie met de supermarkt worden bezocht, waardoor het in de praktijk nauwelijks tot extra verkeersbewegingen leidt. De parkeerduur neemt hierdoor wel toe, waardoor de parkeerbehoefte met het kencijfer van een supermarkt als maximaal scenario is berekend in tabel 1. Hetzelfde kencijfer voor de verkeersgeneratie zou een te grote overschatting zijn.

*** Van de cateringfunctie zijn geen kencijfers voor de verkeersgeneratie beschikbaar. Voor de verkeersgeneratie is daarom een inschatting gemaakt, waarbij is aangenomen dat iedere parkeerplaats 4 keer per dag wordt gebruikt. Dit aantal is met 2 vermenigvuldigd in verband met aankomst en vertrek.

De toekomstige verkeersgeneratie is berekend op 2.972 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Op een maatgevende werkdag bedraagt de verkeersgeneratie 3.567 mvt/etmaal.

Verwacht wordt dat het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de supermarkt afneemt naar 2 of 3 per dag. Het streven is namelijk om de bevoorrading zoveel mogelijk vanuit één punt te organiseren. Met het realiseren van een grote oppervlak aan magazijnruimte (totaal circa 465 m² bvo, exclusief de logistieke ruimte op de begane grond voor de vrachtwagen en exclusief het magazijn voor de winkel niet-dagelijkse goederen) kan er meer voorraad opgeslagen worden, waarmee het aantal bevoorradingen per vrachtwagen kan worden teruggebracht.

In de nieuwe situatie komen de ritten naar de opslaglocaties aan de Rijkebuurtweg en in Kamperland te vervallen.

Daar staat tegenover dat de E-commerce (online boodschappen doen) sterk groeit. In de toekomst wordt rekening gehouden met een verdubbeling van het aantal bezorgbussen.

Verkeersintensiteiten belangrijkste wegvakken in de omgeving van de nieuwe supermarkt huidige situatie

⁴ Dit programma is ontleend aan de door ingenieursbureau Tekton vervaardigde inrichtingstekening (nummer 140908 COR, gedateerd 7 juli 2022). De in deze memo gehanteerde vierkante meters bvo wijken iets af van de optelsommen op de inrichtingstekening. Voor een uitleg hierover wordt verwezen naar paragraaf 2 en bijlage 2. Daarnaast zijn de oppervlakten naar aanleiding van diverse ontwerpkeuzes inmiddels (nov. 2023) anders dan ten tijde van het schrijven van deze paragraaf. Omdat de oppervlakten bvo in het nieuwe ontwerp lager zijn dan de oppervlakten waar hier van uit is gegaan en de bijbehorende verkeersgeneratie dus ook lager zal zijn dan hier berekent, is hier sprake van een worst-case benadering. De daadwerkelijke verwachte verkeersgeneratie is dus lager.

Eerder hebben wij geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten in het dorp Vrouwenpolder in de huidige situatie en in het bijzonder rond de huidige supermarkt niet uit het verkeersmodel kan worden afgeleid. Daarom is de verkeersgeneratie van de supermarkt bepaald aan de hand van de eerder genoemde publicatie van het CROW en de herkomst van de klanten van de supermarkt. Voor de bepalen van de effecten van de nieuwe supermarkt op de verkeersintensiteiten op de parallelweg van de N57 en de Zandbank biedt het eerdere Regionaal verkeersmodel Walcheren wel houvast. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de berekeningen in dat model onjuist zijn. Immers alle aanwezige functies in dit gebied en nog te ontwikkelen functies zijn daarin meegenomen. Dit met uitzondering van de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt en de herontwikkeling van de bestaande supermarktlocatie.

In het verkeersmodel zijn voor de belangrijkste wegen prognoses van de verkeersintensiteiten op een gemiddelde werkdag voor de jaren 2030 en 2040 doorgerekend, waarbij rekening is gehouden met autonome verkeersgroei en de realisatie van de Zandbank tussen de Fort den Haakweg en de parallelweg van de N57. Deze verkeersintensiteiten kunnen worden teruggerekend naar intensiteiten op een gemiddelde weekdag.

Voor de effectbeoordeling van de beoogde ontwikkelingen wordt doorgaans 10 jaar vooruit gekeken. Deze termijn komt voort uit actualiseringsverplichting van bestemmingsplannen, die tot 1 juli 2018 van kracht was. Dat zou betekenen dat de intensiteiten moeten worden berekend voor het jaar 2032 of 2033. Omdat de verplichting niet meer geldt en uit de prognose voor 2040 blijkt dat de verkeersintensiteiten nauwelijks verschillen van die van 2030 wordt voor de effectbeoordeling van de nieuwe supermarkt en de herontwikkeling van de huidige locatie volstaan met de verkeersintensiteiten volgens de prognose voor van 2030. In afbeelding 7 is een fragment van de kaart van het verkeersmodel opgenomen met daarin de intensiteiten van de belangrijkste wegvakken in en rond Vrouwenpolder voor het jaar 2030. Daarbij wordt nogmaals de kanttekening gemaakt dat het verkeersmodel een onderschatting geeft van de verkeersintensiteiten in het dorp Vrouwenpolder in de huidige situatie en in het bijzonder rond de huidige supermarkt.



Afbeelding 7 Verkeersintensiteiten wegen Vrouwenpolder in 2030 op een gemiddelde werkdag exclusief de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt en de herontwikkeling van de bestaande supermarktlocatie (bron: Regionaal verkeersmodel Walcheren 2021)

In het verkeersmodel zijn voor de parallelweg 3 wegvakken onderscheiden, namelijk tussen:

- de Dorpsdijk en de Noorddijk,
- de Noorddijk en de Zandbank,
- de Zandbank en de aansluiting op de rijksweg N57 op de Veerseгатdam.

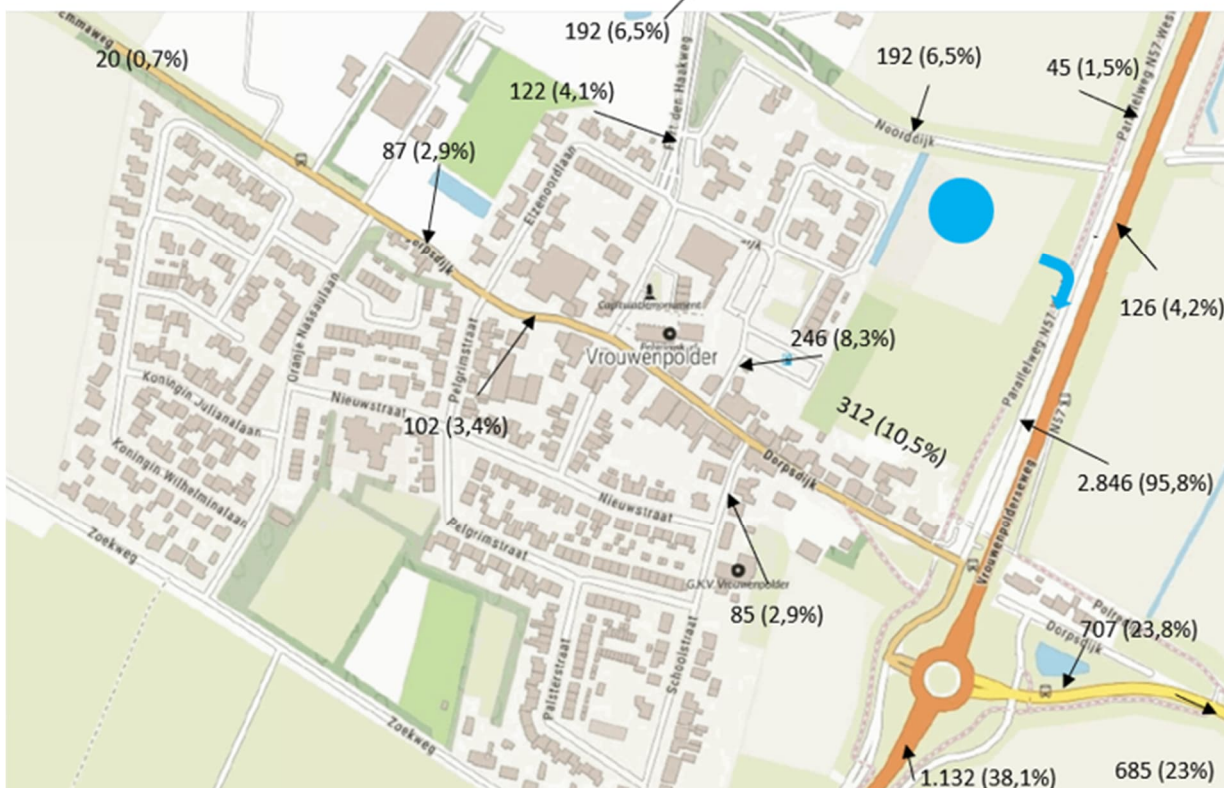
In tabel 5 zijn de intensiteiten vermeld van de situatie met de supermarkt gevestigd op de huidige locatie in het dorp, exclusief onderhavige ontwikkelingen.

Verkeersintensiteiten belangrijkste wegvakken in de omgeving van de nieuwe supermarkt toekomstige situatie

Herkomst klanten supermarkt en toekomstige verkeersverdeling van het bestemmingsverkeer

De supermarkt wordt gerealiseerd in het zicht van de automobilisten die op de N57 rijden. Dit biedt kansen om klanten te binden die wonen of verblijven ten noorden van Vrouwenpolder (Noord Beveland). Een aantal automobilisten zal namelijk even afslaan om boodschappen te doen. Deze automobilisten zijn al aanwezig op de N57 en leiden daarom niet tot extra verkeer vanuit dit gebied naar de supermarkt. Er wordt niet verwacht dat de nieuwe supermarkt heel veel meer bezoekers zal aantrekken buiten het primaire verzorgingsgebied. Binnen een afstand van 15 – 20 minuten rijden met de auto zijn namelijk al supermarkten aanwezig uit verschillende prijssegmenten.

Het verkeer tussen de supermarkt en de N57 via de rotonde en de parallelweg van de N57 worden afgewikkeld. Sluipverkeer tussen de supermarkt en de N57 via het noordelijk deel van de parallelweg is uit verkeerskundig oogpunt niet gewenst. Door het treffen van maatregelen (zie paragraaf 3 onder kopje ‘Ontwerp van de aansluiting van het plan op de parallelweg N57’ zal het verkeer dat vertrekt vanaf de supermarktlocatie in zuidelijke richting worden terug geleid en behoeft geen rekening te worden gehouden met verkeer naar het kruispunt op de Veerseгатdam (en evenmin naar het recreatiewoningenterrein Breezand). De verkeerstoename op de parallelweg in noordelijke richting wordt daarmee alleen veroorzaakt door incidenteel aankomend verkeer en is daarmee zeer beperkt.



Afbeelding 8 Verkeersafwikkeling toekomstige supermarkt (absolute aantallen en als percentage van de totale verkeersgeneratie)

Gevolgen verplaatsing supermarkt en herontwikkeling van de huidige locatie

Als gevolg van de nieuwe locatie van de supermarkt aan de parallelweg N57 zal in het dorp Vrouwenpolder sprake zijn van aanzienlijke verkeersafnames. De toename zal vooral op de parallelweg merkbaar zijn, tussen de ontsluiting van de supermarkt en de eerder genoemde rotonde aan de zuidoostzijde van het dorp. Op een gemiddelde weekdag bedraagt deze toename circa 1.350 mvt/etmaal. Op het wegvak tussen de Dorpsdijk en supermarkt is een toename berekend van circa 2.850 mvt/etmaal. In tabel B3.4a van bijlage 3 zijn de verkeerseffecten voor de meest relevante wegen inzichtelijk gemaakt.

De kern van het dorp Vrouwenpolder wordt ontlast van verkeer en dat verkeer verplaatst zich naar buiten de bebouwde kom van het dorp. Als gevolg hiervan zal vooral op de parallelweg sprake zijn van een forse toename van de verkeersintensiteit. En de nieuwe locatie wordt groter en aantrekkelijker voor bezoekers. Dit leidt tot extra verkeer. Dit blijkt uit tabel B3.4a van bijlage 3.

Capaciteit omliggende wegen

In de tabellen B3.5 en B3.6 van bijlage 3 zijn de toekomstige verkeersintensiteiten voor de wegen van en naar de oude en de nieuwe supermarktlocatie weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt naar een gemiddelde weekdag en een werkdag (lees: maatgevende dag tijdens het toeristisch seizoen).

Parallelweg

De parallelweg krijgt te maken met de grootste verkeerstoename als gevolg van de verplaatsing van de supermarkt. Vooral ten zuiden van de beoogde supermarkt zal de intensiteit oplopen tot iets minder dan 3.900 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag en ruim 4.500 mvt/etmaal op een maatgevende dag tijdens het toeristisch seizoen. De parallelweg is in de huidige situatie ingericht als een erftoegangsweg type II met een wegbreedte van circa 4,5 meter, met vrij liggend tweerichtingen fietspad. Gelet op de intensiteit is een wegbreedte van 5,5 meter met kantmarkering conform inrichting van een erftoegangsweg type I noodzakelijk, ook om het bevoorradingsverkeer van de supermarkt goed en veilig af te wikkelen. In overleg met Rijks Waterstaat wordt bepaald welke maatregelen getroffen dienen te worden aan de weg.

Op het wegvak van de parallelweg N57 tussen de ontsluiting van de supermarkt en de Noorddijk neemt de verkeersintensiteit op een werkdag toe met circa 150 mvt/etmaal. Dit is dusdanig beperkt dat hier geen aanpassingen aan de weg noodzakelijk zijn. Ook voor fietsers heeft dit beperkt drukker worden in noordelijke richting geen negatieve gevolgen vanwege het vrijliggende fietspad.

Noorddijk

De Noorddijk zal in de toekomstige situatie naar verwachting een hele beperkte functie vervullen voor de ontsluiting van de nieuwe supermarkt. Het gaat bovendien alleen om verkeer dat naar de supermarkt rijdt; het vertrekkend verkeer zal in zuidelijk richting en via het dorp moeten wegrijden. Het lokale verkeer uit noordelijke richting (Breezand) zal hoofdzakelijk met de fiets komen.

Dorpsdijk

Het verkeer uit meer zuidwestelijke richting zal vooral gebruik maken van de Dorpsdijk. De Dorpsdijk zal een groot deel van het verkeer vanaf Vrouwenpolder naar de parallelweg ontsluiten. Door de verplaatsing van de oude naar de nieuwe locatie zal dit echter leiden tot een verbetering van de situatie ter plaatse in het dorp. Daarnaast zijn al plannen voor herstructurering van deze weg beoogd vanuit het project 'Vrouwenpolder 2020' (gemeente Veere). Belemmeringen worden dan ook niet voorzien op wegvakniveau.

Kruispunt Parallelweg – Dorpsdijk

Het grootste deel van het verkeer wikkelt af in zuidelijke richting naar de N57. Omdat dit kruispunt een forse verkeerstoename van de parallelweg krijgt te verwerken, is de verkeersafwikkeling hier nader beschouwd.

Met de methode Harders is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt berekend⁵. Hiervoor zijn de werkdagintensiteiten uit tabel B3.6 van bijlage 3 gebruikt⁶.

Met het programma Capacito zijn de intensiteiten volgens de methode Harders doorberekend en zijn de wachttijden per rijrichting inzichtelijk. Hieruit blijkt dat de wachttijden erg laag blijven, tot onder de 15 seconden. Pas bij 20 seconden of langer wordt gesproken van lange wachttijden en moeten maatregelen worden overwogen om de wachttijden te doen afnemen. De lage wachttijden voor dit kruispunt kunnen worden verklaard doordat de Dorpsdijk van en naar Vrouwenpolder significant minder verkeer zal verwerken. Hierdoor blijft ook door de toename op de parallelweg een goede verkeersafwikkeling geborgd.

5. Conclusie

Ontsluiting

Een ontsluiting van de nieuwe supermarktvestiging vanaf de Augustinushof voor bevoorradingsverkeer en bezoekers van de supermarkt is uit verkeerskundig oogpunt niet gewenst en kan ook niet rekenen op maatschappelijk draagvlak. Mede door de cultuur-historische waarde van de Noordijk en ook mindere bereikbaarheid, is uitgegaan van een ontsluiting vanaf de parallelweg van de N57. Via deze weg is het projectgebied goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer.

Om te bevorderen dat het verkeer van en naar de N57 zoveel mogelijk rijdt via het zuidelijke deel van de parallelweg, wordt een bord met een verplichte rijrichting geplaatst (verkeersbord D05r), waardoor automobilisten komende vanaf het parkeerterrein van de supermarkt alleen naar het zuiden mogen rijden. Om het projectgebied te kunnen bereiken, wordt vanaf de parallelweg hoogteverschil van circa 3 meter overbrugd.

Voor een goede verkeersafwikkeling zijn infrastructurele maatregelen aan de parallelweg N57 tussen de Dorpsdijk en de aansluiting met de supermarkt noodzakelijk. De parallelweg is relatief smal en dit gedeelte zal door de voorgenomen ontwikkeling meer verkeer gaan verwerken. Er zal gemonitord moeten worden of de toename verkeer niet leidt tot onacceptabele capaciteitsproblemen. Mocht dit het geval zijn, zijn er diverse maatregelen mogelijk (doorgroeistenen, passeerstroken, verbreding). Het kruispunt van de parallelweg N57 met de Dorpsdijk kan het verkeer goed verwerken. Dit komt mede ook omdat de Dorpsdijk in intensiteit zal afnemen. Voor de overige wegen zijn geen infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

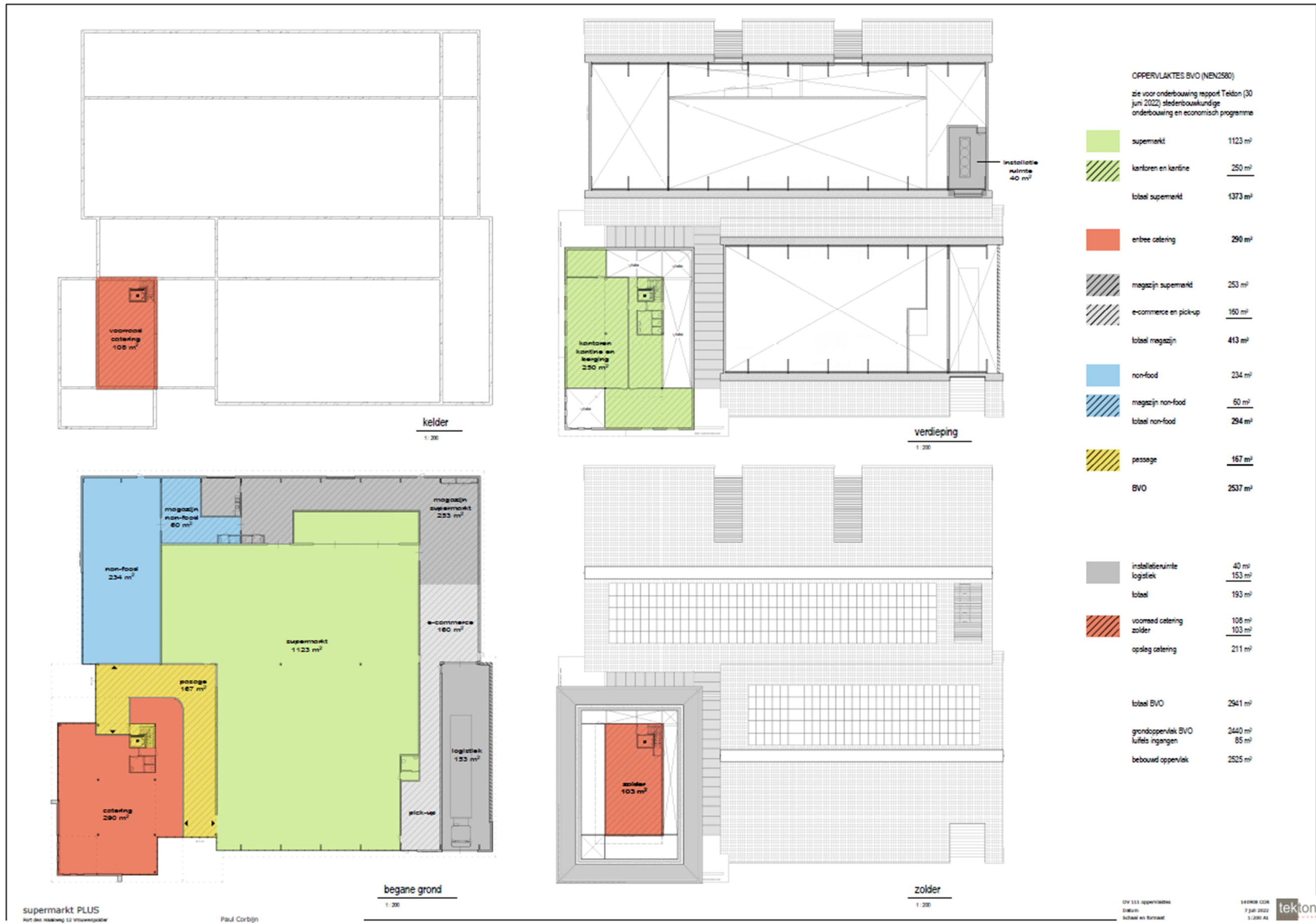
Parkeren

Voor de nieuwe functies is de parkeerbehoefte berekend op 153 parkeerplaatsen. Deze wordt binnenplans voorzien. In de praktijk moet blijken hoe groot de parkeerbehoefte is. Daarom worden er in eerste instantie 153 parkeerplaatsen aangelegd. Mocht later blijken dat er behoefte is aan meer parkeerplaatsen, dan is daarvoor in het stedenbouwkundig ontwerp ruimte gereserveerd op de koppen van het parkeerterrein. De maximum capaciteit komt daarmee op 171 parkeerplaatsen.

⁵ Met de methode Harders kan bepaald worden of de wachttijden per arm van het kruispunt acceptabel zijn (voor een motorvoertuig). De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de week, wat wordt gezien als het maatgevende moment. Als input voor het rekenprogramma zijn de intensiteiten uit tabel 6c hierdoor omgerekend naar de intensiteit per uur door 10% van de etmaalwaarde te nemen. Volgens het CROW ligt dit rond 9%, waarmee de berekening worst-case is. In verband met vrachtverkeer op de wegen (die meer ruimte in beslag nemen) zijn de intensiteiten met 1,08 (vuistregel) vermenigvuldigd voor het doorrekenen van de personenautoequivalent.

⁶ Hierin zit de maatgevende verkeersgeneratie verwerkt (weekdaggemiddelde opgehoogd met de factor 1,2). Dit betekent praktisch gezien dat is gerekend met een zomerse dag, maar niet met een piekdag. De berekeningen vinden namelijk plaats op een maatgevend moment in het jaar, die redelijk vaak voorkomen, de verkeersstructuur wordt niet bepaald op enkele piekmomenten in het jaar.

Bijlage 1. Inrichtingstekening supermarkt gehanteerd voor verkeersgeneratie (versie 7 juli 2022)



Bijlage 1b. Inrichtingstekening supermarkt gehanteerd voor parkeren (versie 21 november 2023)



Bijlage 2. Oppervlakten supermarkt, catering en non-foodwinkel

In bijlage 1 is de gehele kantine- en kantooruimte op de 1ste verdieping (250 m²) toegerekend aan de supermarkt. Daarmee is voor de supermarkt een maximaal scenario inzichtelijk gemaakt. Deze ruimten hebben echter ook een functie voor de catering en de non-foodwinkel. Daarom is in deze bijlage een berekening gemaakt waarbij de ruimten zijn verdeeld op basis van de oppervlakten van de 3 hoofdfuncties op de begane grond. Dat betekent dat ruim 72% van deze ruimten wordt toegerekend aan de supermarkt, circa 14% aan de catering en ongeveer eenzelfde percentage voor de non-foodwinkel.

Daarnaast hebben ook de installatieruimte op de zolder (40 m²), de passage (167 m²) en de logistieke ruimte op de begane grond (153 m²) een functie voor zowel supermarkt, de catering en de non-foodwinkel. Daarom zijn in deze bijlage ook deze ruimten toegerekend naar rato van de oppervlaktes van de 3 functies op de begane grond.

Ten aanzien van de logistieke ruimte wordt opgemerkt dat hier het laden en lossen plaatsvindt waarbij de vrachtwagen binnen wordt geparkeerd. Dit is een belangrijk kwaliteitsaspect vergeleken met veel andere supermarkten waarbij het laden en lossen en het parkeren buiten plaatsvinden. De logistieke ruimte zorgt in deze berekening wel voor extra oppervlak bvo, maar dat betekent niet dat dit ook leidt tot extra m² waaraan moet worden gerekend, bijvoorbeeld als het gaat om de parkeerbehoefte.

In het ontwerp is ook rekening gehouden met e-commerce en een ophaalpunt. In de tekening die in bijlage 1 is opgenomen, zijn het e-commerce en een ophaalpunt losgekoppeld van de supermarkt. De oppervlakte hiervan (bij elkaar 160 m²) wordt niet gerekend als detailhandel.

In overzicht B2.a is het volledige programma uitgesplitst naar de 3 hoofdfuncties op de begane grond. In overzicht B2.b is hetzelfde gedaan alleen zijn hier de logistieke ruimte en de installatieruimte erbuiten gehouden. Met deze oppervlakten is in deze verkeersmemo gerekend.

Overzicht B2.a Het volledige programma uitgesplitst naar de 3 hoofdfuncties op de begane grond.

FUNCTIE	TOEKOMSTIG WVO	TOEKOMSTIG BVO volgens tekening 7 juli 2022	TOEKOMSTIG BVO naar hoofdfunctie
Supermarkt			
Supermarkt - winkelruimte	1.123	1.123	1.123
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			181
Supermarktmagazijn		253	253
Supermarkt e-commerce en pick-up		160	160
logistiek (in verhouding aandeel bg)		0	111
installatieruimte			29
Passage (in verhouding aandeel bg)			121
totaal		1.536	1.978
Non-food winkel			
Non-food winkelruimte	234	234	234
Non-food magazijn		60	60
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			35
logistiek (in verhouding aandeel bg)			21
installatieruimte			6
Passage (in verhouding aandeel bg)			23
totaal		294	379
Catering			
Catering - werkruimte	290	290	290
Catering opslag/voorraad (kelder en zolder)		211	211
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			34
logistiek (in verhouding aandeel bg)			21
installatieruimte			5
Passage (in verhouding aandeel bg)			23
totaal		501	585
Kantoren en kantine (totaal)		250	
logistiek (totaal)		153	
Passage (totaal)		167	
installatieruimte (totaal)		40	
totaal		610	100%
Totaal pand	1.647	2.537	2.941

verdeling	72,45%
	13,87%
	13,68%

Overzicht B2.b Het volledige programma uitgesplitst zonder de logistieke ruimte waar het laden en lossen plaatsvindt en zonder de installatieruimte op de zolder

		volgens tekening 7 juli 2022	naar hoofdfunctie	
Supermarkt				
Supermarkt - winkelruimte	1.123	1.123	1.123	
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			181	
Supermarktmagazijn		253	253	
Supermarkt e-commerce en pick-up		160	160	
logistiek (in verhouding aandeel bg)		0		
installatieruimte				
Passage (in verhouding aandeel bg)			121	
totaal		1.536	1.838	
Non-food winkel				
Non-food winkelruimte	234	234	234	
Non-food magazijn		60	60	
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			35	
logistiek (in verhouding aandeel bg)				
installatieruimte				
Passage (in verhouding aandeel bg)			23	
totaal		294	352	
Catering				
Catering - werkruimte	290	290	290	
Catering opslag/voorraad (kelder en zolder)		211	211	
Kantoren en kantine (in verhouding aandeel bg)			34	
logistiek (in verhouding aandeel bg)				
installatieruimte				
Passage (in verhouding aandeel bg)			23	
totaal		501	558	
Kantoren en kantine (totaal)		250		
logistiek (totaal)		153		
Passage (totaal)		167		
installatieruimte (totaal)		40		
totaal		610	100%	
Totaal pand	1.647	2.537	2.941	

verdeling	
72,45%	
13,87%	
13,68%	

Bijlage 3. Verkeersgeneratie huidige toekomstige supermarkt(locatie) en verdeling over de wegen

Tabel B3.1 Verkeersafwikkeling huidige supermarkt primaire verzorgingsgebied

Weg	verkeersintensiteiten gemiddelde weekdag	verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Dorpsdijk en rotonde N57	1.226	1.471
Monnikendijk – zuidelijk deel (eenrichtingsverkeer)	691	829
Monnikendijk – overig deel (tweerichtingsverkeer)	939	1.127
Dorpsdijk – tussen parallelweg en Schoolstraat	1.226	1.471
Dorpsdijk – tussen Schoolstraat en Monnikendijk	1.303	1.564
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Oranjestraat	79	95
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Monnikendijk	691	829
Schoolstraat – noordelijk deel	77	93
Fort den Haakweg – tussen Zandbank en duinopgang	16	20
Fort den Haakweg – tussen Noorddijk en Zandbank	221	265
Fort den Haakweg – tussen Monnikendijk en Noorddijk	221	265
Fort den Haakweg – tussen Dorpsdijk en Monnikendijk	691	829
Polredijk - tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	672	806
Polredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	652	782
N57 - in noordelijke richting	66	79
N57 - in zuidelijk richting	488	586

Tabel B3.2 Verkeersgeneratie/-afwikkeling huidige supermarktlocatie – huidige en nieuwe invulling en saldering

Weg	verkeers-intensiteiten huidige supermarkt – gemiddelde weekdag	verkeers-intensiteiten huidige supermarkt – gemiddelde werkdag	verkeers-afwikkeling nieuwe invulling huidige supermarkt-locatie – weekdag	Verkeers-afwikkeling nieuwe invulling huidige supermarkt-locatie – werkdag	verkeers-intensiteiten gemiddelde weekdag - saldo	verkeers-intensiteiten gemiddelde werkdag - saldo
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Dorpsdijk en rotonde N57	1.226	1.471	28	33	-1.198	-1.438
Monnikendijk – zuidelijk deel (eenrichtingsverkeer)	691	829	88	106	-603	-723
Monnikendijk – overig deel (tweerichtingsverkeer)	939	1.127	141	169	-798	-957
Dorpsdijk – tussen parallelweg en Schoolstraat	1.226	1.471	28	33	-1.198	-1.438
Dorpsdijk – tussen Schoolstraat en Monnikendijk	1.303	1.564	68	81	-1.235	-1.482
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Oranjestraat	79	95	41	49	-38	-45
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Monnikendijk	691	829	88	106	-603	-723
Schoolstraat	77	93	40	48	-37	-44
Fort den Haakweg – tussen Zandbank en duinopgang	16	20	2	3	-14	-17
Fort den Haakweg – tussen Noorddijk en Zandbank	221	265	126	151	-95	-114
Fort den Haakweg – tussen Monnikendijk en Noorddijk	221	265	126	151	-95	-114
Fort den Haakweg – tussen Dorpsdijk en Monnikendijk	691	829	88	106	-603	-723
Polredijk -tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	672	806	22	26	-650	-780
Polredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	652	786	15	18	-637	-764

Tabel B3.3 Intensiteiten voor het jaar 2030 in mvt/etmaal exclusief ontwikkelingen nieuwe supermarkt

Kolom A	Kolom B	Kolom C
Weg	gemiddelde weekdag (kolom C/1,2)	gemiddelde werkdag (zie afbeelding 7)
Parallelweg N57 (noord) - tussen de Dorpsdijk en de Noorddijk	917	1.100
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Noorddijk en de Zandbank	1.000	1.200
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Zandbank en Veerseгатdam	417	500
Parallelweg 57 (noord) tussen Dorpsdijk en rotonde N57	1.000	1.200
Zandbank	1.250	1.500
Dorpsdijk – tussen de parallelweg en de Schoolstraat	3.083	3.700*
Dorpsdijk - tussen Schoolstraat en Monnikendijk	3.083	3.700
Fort den Haakweg - tussen Zandbank en duinovergang	500	600
Fort den Haakweg - tussen Noorddijk en Zandbank	585	2.400**
Noorddijk	167	200**
Polredijk - tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.083	1.200
olredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.083	1.200***

* gecorrigeerd met verkeerstelling 2020 – van 15 juli t/m 17 augustus en jaargemiddelde – met Zandbank open

** gecorrigeerd op basis van verkeermodel prognose 2019 – met Zandbank open

***Aanname wegens ontbreken gegevens

Tabel B3.4 Effect in mvt/etmaal functieverandering huidige supermarktlocatie en ontwikkeling nieuwe supermarkt voor het jaar 2030

Weg	effect mvt/gemiddelde weekdag i.v.m.:			effect mvt/gemiddelde werkdag i.v.m.:		
	functieverandering huidige supermarktlocatie	nieuwe supermarkt	netto-effect verplaatsing	functieverandering huidige supermarktlocatie	nieuwe supermarkt	netto-effect verplaatsing
Parallelweg N57 (noord) - tussen de Dorpsdijk en de ontsluiting supermarkt	0	2.846	2.846	0	3.415	3.415
Parallelweg 57 (noord) - tussen ontsluiting supermarkt en de Noorddijk	0	126	126	0	151	151
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Noorddijk en de Zandbank	0	45	45	0	54	54
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Zandbank en Veerseгатdam	0	15	15	0	18	18
Parallelweg 57 (noord) – tussen Dorpsdijk en rotonde N57t	-1.198	2.534	1.336	-1.438	3.041	1.603
Zandbank	0	30	30	0	36	36
Monnikendijk – zuidelijk deel (eenrichtingsverkeer)	-603	136	-466	-723	164	-559
Monnikendijk – overig deel (tweerichtingsverkeer)	-798	136	-661	-957	164	-794
Dorpsdijk - tussen parallelweg en Schoolstraat	-1.198	312	-886	-1.438	375	-1.063
Dorpsdijk - tussen Schoolstraat en Monnikendijk	-1.235	247	-988	-1.482	297	-1.186
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Oranjestraat	-38	87	49	-45	104	59
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Monnikendijk	-603	102	-501	-723	122	-601
Schoolstraat - noordelijk deel	-37	87	50	-44	104	60
Fort den Haakweg - tussen Zandbank en duinovergang	-14	15	1	-17	18	1
Fort den Haakweg - tussen Noorddijk en Zandbank	-95	192	97	-114	230	116
Fort den Haakweg - tussen Monnikendijk en Noorddijk	-95	192	97	-114	230	116
Fort den Haakweg - tussen Dorpsdijk en Monnikendijk	-603	0	-603	-723	0	-723
Noorddijk	0	81	81	0	97	97
Polredijk - tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	-650	707	56	-780	848	68
Polredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	-637	685	48	-764	822	57

Tabel B3.5 Toekomstige verkeersintensiteiten (2030 in mvt/etmaal ([weekdag](#))) als gevolg van functieverandering huidige supermarktllocatie en ontwikkeling nieuwe supermarkt

Weg	Verkeersintensiteit 2030 gemiddelde (getallen tabel 6c/1,2)	Netto-effect verplaatsing	na realisatie beoogde ontwikkeling- en beide locaties
Parallelweg N57 (noord) - tussen Dorpsdijk en ontsluiting supermarkt	917	2.846	3.763
Parallelweg 57 (noord) - tussen ontsluiting supermarkt en de Noorddijk	917	126	1.043
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Noorddijk en de Zandbank	1.000	45	1.045
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Zandbank en Veersegatdam	417	15	432
Parallelweg 57 (noord) – tussen Dorpsdijk en rotonde N57t	1.083	1.336	2.336
Zandbank	1.250	30	1.280
Monnikendijk – zuidelijk deel (eenrichtingsverkeer)	1.353	-466	886
Monnikendijk – overig deel (tweerichtingsverkeer)	1.548	-661	886
Dorpsdijk - tussen parallelweg en Schoolstraat	3.083	-886	2.197
Dorpsdijk - tussen Schoolstraat en Monnikendijk	3.083	-988	2.095
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Oranjestraat	1.083	49	1.132
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Monnikendijk	2.500	-501	1.999
Schoolstraat – noordelijk deel	583	50	633
Fort den Haakweg - tussen Zandbank en duinovergang	500	1	501
Fort den Haakweg - tussen Noorddijk en Zandbank	2.000	97	2.097
Fort den Haakweg - tussen Monnikendijk en Noorddijk	2.500	217	2.527
Fort den Haakweg - tussen Dorpsdijk en Monnikendijk	2.500	-603	1.897
Noorddijk	167	81	248
Polredijk - tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.000	56	1.056
Polredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.000	48	1.048

Tabel B3.6 Toekomstige verkeersintensiteiten (2030 in mvt/etmaal (werkdag**)) als gevolg van functieverandering huidige supermarktlocatie en ontwikkeling nieuwe supermarkt**

Weg	Verkeersintensiteit 2030 gemiddelde werkdag (zie tabel 5)	Netto toename als gevolg van ontwikkelingen beide locaties	na realisatie beoogde ontwikkelingen beide locaties
Parallelweg N57 (noord) - tussen Dorpsdijk en ontsluiting supermarkt	1.100	3.415	4.515
Parallelweg 57 (noord) - tussen ontsluiting supermarkt en de Noorddijk	1.100	151	1.251
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Noorddijk en de Zandbank	1.200	54	1.264
Parallelweg 57 (noord) - tussen de Zandbank en Veersegatdam	500	18	518
Parallelweg 57 (zuid) - richting buitengebied VP - via Lepelstraat	700	374	1.074
Parallelweg 57 (noord) - tussen Dorpsdijk en rotonde N57	1.200	1.603	2.803
Zandbank	1.500	36	1.536
Monnikendijk – zuidelijk deel (eenrichtingsverkeer)	1.623	-559	1.064
Monnikendijk – overig deel (tweerichtingsverkeer)	1.857	-794	1.064
Dorpsdijk - tussen parallelweg en Schoolstraat	3.700	-1.063	2.637
Dorpsdijk - tussen Schoolstraat en Monnikendijk	3.700	-1.186	2.514
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Oranjestraat	1.300	59	1.359
Dorpsdijk – tussen Fort den Haakweg en Monnikendijk	3.000	-601	2.399
Schoolstraat	700	60	760
Fort den Haakweg - tussen Zandbank en duinovergang	600	1	601
Fort den Haakweg - tussen Noorddijk en Zandbank	2.400	116	2.516
Fort den Haakweg - tussen Monnikendijk en Noorddijk	3.000	32	3.032
Fort den Haakweg - tussen Dorpsdijk en Monnikendijk	3.000	-723	2.277
Noorddijk	200	97	297
Polredijk - tot aan rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.200	68	1.268
Polredijk - vanaf rand primaire verzorgingsgebied (Kraaienestweg)	1.200	57	1.257