

Parkeren en verkeer Kostverloren Woudenberg

Opdrachtgever
Titel rapport

De Bunte Vastgoed Oost BV
Parkeren en verkeer Kostverloren
Woudenberg

Kenmerk
Datum publicatie

013672.17022023.R1.02
21 februari 2023

© Copyright Goudappel BV 21-2-23

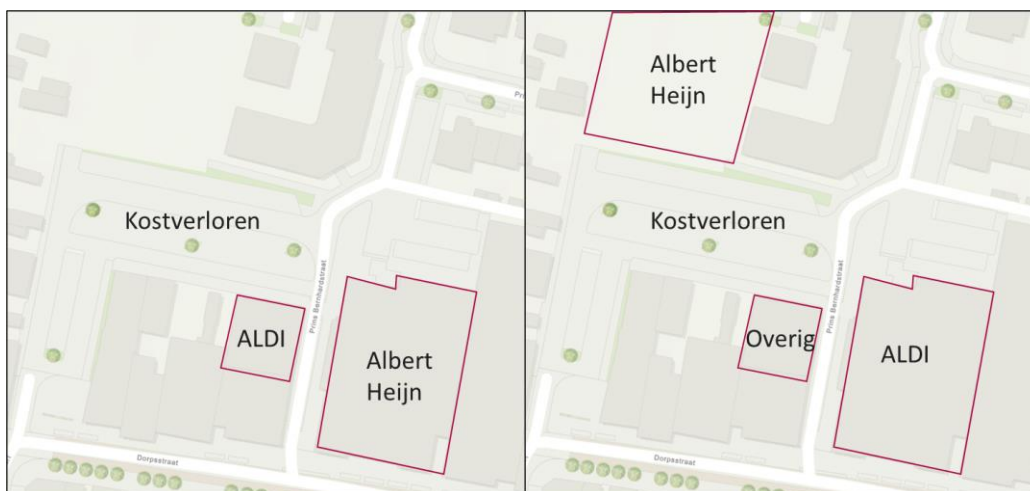
Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Functieprogramma	4
1.3 Leeswijzer	5
2. Huidige parkeersituatie	6
2.1 Parkeeronderzoek op straat	6
2.2 Huidige economische functioneren en gevolgen voor parkeerbehoefte	7
3. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk parkeerbeleid	10
3.1 Aanpak	10
3.2 Uitgangspunten	10
3.3 Resultaat	11
4. Parkeerbehoefte conform CROW-kencijfers	13
4.1 Aanpak	13
4.2 Uitgangspunten	13
4.3 Resultaat	14
5. Fietsparkeerbehoefte	15
5.1 Aanpak	15
5.2 Benodigde fietsparkeerplaatsen	15
6. Verkeersgeneratie	17
6.1 Aanpak	17
6.2 Gehanteerde kencijfers	17
6.3 Resultaat	17
7. Verkeersafwikkeling op wegvakniveau	19
7.1 Aanpak en uitgangspunten	19
7.2 Verdeling van het verkeer	20
7.3 Te beoordelen wegvakken	20
7.4 Resultaat	21
8. Conclusies	27
Bijlage 1 – Parkeerbezetting Kostverloren	28

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Bunte Vastgoed Oost BV ontwikkelt in opdracht van Van Den Tweel Groep functies rondom Kostverloren in Woudenberg. Binnen de ontwikkeling is de Albert Heijn aan de Dorpsstraat in Woudenberg voornemens om te verhuizen en uit te breiden. De Albert Heijn is gelegen aan het parkeerterrein Kostverloren, in het centrum van Woudenberg. In de beoogde situatie verhuist de Albert Heijn naar een braakliggend perceel, dat tijdelijk ingezet wordt als parkeergelegenheid voor bezoekers van de Albert Heijn, aan de overzijde van het parkeerterrein. Op de nieuwe locatie van de Albert Heijn is een parkeergarage beoogd. De ALDI, eveneens gevestigd aan Kostverloren, verhuist in de beoogde situatie op haar beurt naar het pand waar de Albert Heijn uit vertrekt. Het pand dat de ALDI achterlaat, zal vervolgens een detailhandelsbestemming (overige detailhandel) krijgen. De huidige en beoogde situatie zijn in figuur 1.1 indicatief weergegeven.



Figuur 1.1: Situatie parkeerterrein Kostverloren huidig (links) en plan (rechts). (bron ondergrond: ArcGis)

Voorliggende rapportage gaat in op het parkeerkundige (auto en fiets) en verkeerskundige onderbouwing voor de beoogde ontwikkeling.

1.2 Functieprogramma

Zoals in de aanleiding al beschreven is de Albert Heijn voornemens om te verhuizen naar een nieuw, groter pand aan de overzijde van parkeerterrein Kostverloren. In het plan wordt het bestaande pand van Albert Heijn ingevuld door de ALDI. Het huidige pand van de ALDI wordt dan ingevuld door overige detailhandel. Tot slot worden de bestaande vier huurappartementen boven het huidige pand van Albert Heijn verbouwd tot drie grotere

koopappartementen. In tabel 1.1 is het functieprogramma in de huidige – en plansituatie schematisch weergegeven.

adres	functie (huidig)	omvang	functie (plan)	omvang
Dorpsstraat 13	-	-	Albert Heijn	3.070 m ² bvo
Dorpsstraat 25	ALDI	563 m ² bvo	overige detailhandel	563 m ² bvo
Dorpsstraat 27	Albert Heijn	1.394 m ² bvo	ALDI	1.310 m ² bvo
Dorpsstraat 35	huurappartement	100 m ² bvo	koopappartement	110 m ² bvo
Dorpsstraat 37	huurappartement	75 m ² bvo	koopappartement	95 m ² bvo
Dorpsstraat 39	huurappartement	88 m ² bvo	koopappartement	95 m ² bvo
Dorpsstraat 41	huurappartement	88 m ² bvo	-	-

Tabel 1.1: Functieprogramma Kostverloren (opgave opdrachtgever)

In het plan is een parkeergarage met 76 parkeerplaatsen onder de nieuwe Albert Heijn beoogd, grenzend aan het huidige parkeerterrein.

1.3 Leeswijzer

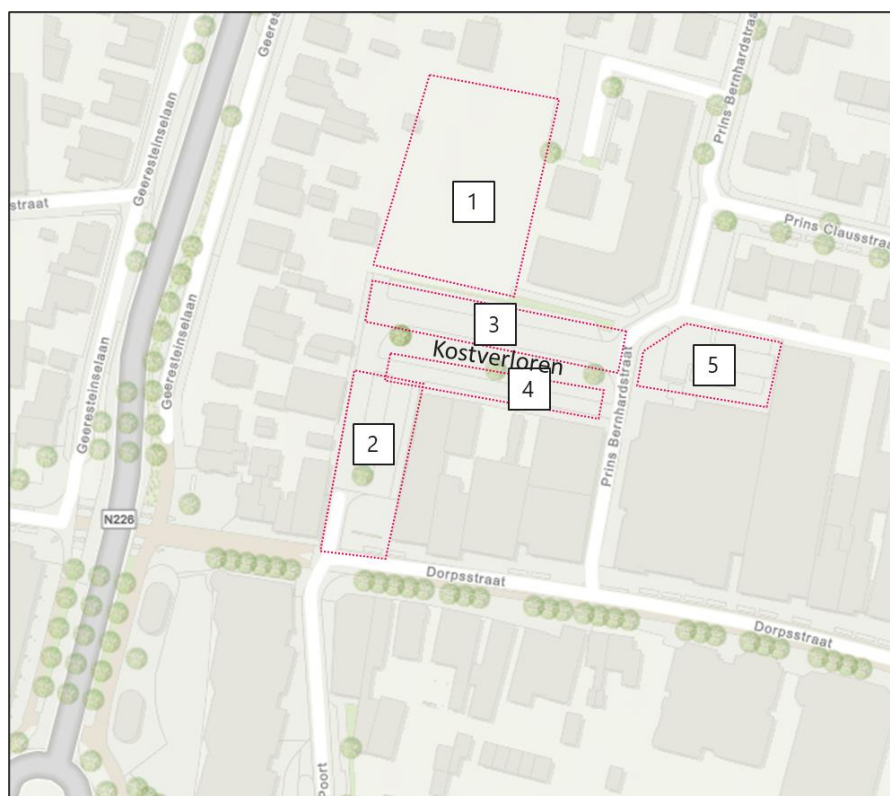
In hoofdstuk 2 is ingegaan op de huidige parkeersituatie. In hoofdstuk 3 is vervolgens de verandering in parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt conform het gemeentelijke parkeerbeleid van de gemeente Woudenberg. Vervolgens is in hoofdstuk 4 de verandering in parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt met de meest recente parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381: 'toekomstbestendig parkeren'. In hoofdstuk 5 is de fietsparkeerbehoefte bepaald. Hoofdstuk 6 gaat vervolgens in op de verkeersgeneratie van de ontwikkeling en biedt input voor hoofdstuk 7: de verkeersafwikkeling op wegvakniveau. Afgesloten wordt met de conclusies in hoofdstuk 8.

2. Huidige parkeersituatie

Om een compleet beeld van de huidige parkeersituatie te krijgen is een parkeeronderzoek op straat uitgevoerd. In dit hoofdstuk is het aantal geparkeerde voertuigen geduid en vervolgens in perspectief gezet op basis van koopstromen.

2.1 Parkeeronderzoek op straat

Om te onderzoeken wat de parkeerbezetting is op Kostverloren is een parkeeronderzoek op straat uitgevoerd door NDC Nederland. Hierbij is het onderzoeksgebied gehanteerd zoals weergegeven in figuur 2.1. Het onderzoeksgebied is opgedeeld in logische secties (deelgebieden), de getallen in de figuur betreffen de sectienummers, welke corresponderen met de sectienummers in tabel 2.1.



Figuur 2.1: Onderzoekgebied parkeerdrukmeting en sectie-indeling

In figuur 2.1 is zichtbaar dat ook het braakliggende terrein, de beoogde ontwikkellocatie van de Albert Heijn, een sectie betreft (sectie 1). Het terrein is namelijk toegankelijk en wordt tijdelijk ingezet als parkeerterrein voor klanten van de Albert Heijn.

Per deelgebied is de parkeercapaciteit bepaald. Omdat sectie 1 braak ligt, is aangenomen dat de parkeercapaciteit zo groot is als het aantal waargenomen aantal parkeerders per moment. Vervolgens is in verschillende waarnemingen het aantal bezette parkeerplaatsen

per sectie bepaald. Het aantal bezette parkeerplaatsen is geregistreerd op de volgende momenten in 2022:

- vrijdag 16 december van 17.00 uur tot en met 21.00 uur, ieder uur;
- zaterdag 17 december van 10.00 uur tot en met 21.00 uur, ieder uur;
- dinsdag 20 december van 08.00 uur tot en met 21.00 uur.

In tabel 2.1 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek op straat opgenomen van het maatgevende moment, de zaterdag. Het betreft zowel de registreerde capaciteit als de bezette parkeerplaatsen per moment. De parkeerbezetting op de overige momenten zijn opgenomen in bijlage 1.

sectie	parkeer capaciteit	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
1		6	22	28	8	7	6	2	2	1	1	1	1
2	14	16	16	16	9	11	12	13	12	7	7	6	6
3	19	19	19	19	11	12	17	19	15	12	10	9	7
4	37	36	37	37	31	29	36	33	31	21	20	17	15
5	17	14	16	17	15	13	14	16	13	5	4	2	1

Tabel 2.1: Resultaten parkeerbezetting zaterdag 17 december 2022

In tabel 2.1 is inzichtelijk dat het hoogste aantal bezette parkeerplaatsen op zaterdag om 12.00 uur is. De parkeerbehoefte is dan groter dan het reguliere parkeeraanbod. Inzichtelijk is dat 28 voertuigen geparkeerd staan op het braakliggende terrein (sectie 1). Na realisatie van de ontwikkeling komt het braakliggende terrein, en daarmee de mogelijkheid om te parkeren daar, te vervallen. In de volgende paragraaf is beschouwd waardoor het aantal parkeerders in de huidige situatie naar verwachting hoger is dan op basis van de parkeernorm te verwachten is.

2.2 Huidige economische functioneren en gevolgen voor parkeerbehoefte

Uit verschillende analyses blijkt het supermarktaanbod in het centrum van Woudenberg in de huidige situatie bovengemiddeld te functioneren (zie kader). Dit betekent dat de omzetten per m² winkelvloeroppervlak (wvo) aanzienlijk hoger zijn dan landelijk gemiddeld. Dit komt door een combinatie van hogere bestedingen en/of hogere bezoekersaantallen per vierkante meter m² wvo.

Aangezien de CROW parkeerkengetallen (en ook de parkeernormen van Woudenberg) gebaseerd zijn op landelijke gemiddelden, betekent dit dat in de huidige situatie de parkeerbezetting in het centrum van Woudenberg relatief hoog is. Op het maatgevende moment zijn er immers meer parkeerders dan reguliere parkeerplaatsen. In andere centrumgebieden ligt de omzet lager en daarmee ook de daadwerkelijke parkeerbezetting.

Door de uitbreiding van de supermarktmeters in het plan is de verwachting dat de beoogde

maat van de supermarkt beter past bij de reeds hoge bezoekersaantallen. Dit betekent dat bij de uitbreiding in m² geen rechtevenredige groei in omzet en bezoekers te verwachten is. Het is met een vergelijkbare (of mogelijk iets hogere) omzet goed mogelijk om rendabel een supermarkt van grotere omvang te exploiteren. De omzet per m² wvo komt daarmee na uitbreiding naar verwachting meer in de buurt van het nationaal gemiddelde.

Voor de parkeerbehoefte betekent dat de groei in m² niet leidt tot een evenredige toename in parkeerbehoefte. Wij voorzien twee effecten die plaatsvinden:

- Een beperkte groei in het aantal consumenten, omdat de supermarkt mogelijk aantrekkelijker wordt dan concurrerende winkelgebieden.
- Een beperkte toename van de verblijfstijd van bestaande bezoekers, vanwege een dieper en breder assortiment. Bezoekers kopen mogelijk meer en zijn enigszins langer in de winkel.

Bovenstaande effecten leiden tot een lagere toename van het aantal bezoekers dan op basis van parkeergetallen verwacht mag worden.

Gelet op de hogere parkeerbezetting dan op basis van landelijke gemiddelden te verwachten is, en de aanzienlijk hogere omzetten per m² winkelvloeroppervlak dan nationaal het gemiddelde, is de verwachting dat de uitbreiding van supermarktmeters leidt tot een betere aansluiting bij de huidige parkeersituatie. Om deze reden is de tijdelijke parkeersituatie op het braakliggende terrein in de navolgende hoofdstukken buiten beschouwing gelaten.

Toelichting berekeningen

Zowel uit de Visie op de Retail Woudenberg (BRDG, 2021) als uit actuele berekeningen blijkt het supermarktaanbod in Woudenberg bovengemiddeld te functioneren. De dagelijkse sector (levensmiddelen + persoonlijke verzorging) kennen gemeentebreed een hogere omzet per m² dan landelijk gemiddeld (bron Visie op de Retail Woudenberg, blz. 28).

https://www.woudenberg.nl/fileadmin/user_upload/Rapport_Visie_op_de_Retail_Woudenberg.pdf

Een nadere analyse van de meest recent gemeten koopstroomcijfers, inzoomend op het centrum van Woudenberg, toont eveneens aan dat de gerealiseerde omzet per m² fors hoger is dan landelijk gemiddeld. De berekende gerealiseerde omzet per m² is bijna € 9.200,- per jaar, terwijl het landelijk gemiddelde circa € 8.300,- bedraagt. Deze informatie is gebaseerd op het meest recente Koopstromenonderzoek en de factsheet voor Woudenberg Centrum:

https://www.kso2021.nl/downloads/factsheets/KSO2021-factsheet_Woudenberg_Centrum%20Woudenberg.pdf

Kader vervolgt op volgende pagina.

Indicator	Waarde	Toelichting
Inwoneraantal gemeente Woudenberg	13.900	Inwoneraantal 2022
Bestedingen per inwoner dagelijkse sector	€ 2.811	Bestedingen per inwoner (exclusief inkomenscorrectie, dan valt het nog iets hoger uit)
Omzetspotentieel	€ 39.076.000	totale omzet inwoners Woudenberg, dagelijkse sector
Koopkrachtbinding	66%	aandeel besteding inwoners Woudenberg in centrum Woudenberg
Omzet binding	€ 25.790.000	omzet inwoners Woudenberg dat in het centrum terecht komt
Koopkrachttoevoeiing	16%	aandeel bestedingen in het centrum van Woudenberg dat van buiten Woudenberg komt
Omzet toevloeiing uit de regio	€ 5.362.000	omzet van bezoekers van buiten Woudenberg
Omzet toevloeiing toeristen	€ 450.000	inschatting op basis van KSO
Totale omzet Woudenberg Centrum	€ 31.152.000	totale omzet Woudenberg centrum
Aanwezig vierkante meter winkelvloeroppervlak (wvo)	3.400	Aanwezig aantal m ² wvo
Gerealiseerde omzet per m ² wvo	€ 9.160	Huidige gerealiseerde omzet per m ² wvo in Woudenberg centrum
Gemiddeld omzet per m ² wvo	€ 8.290	Landelijk gemiddelde omzet per m ² wvo

Tabel 2.2: Analyse dagelijkse sector, centrum Woudenberg, peiljaar 2022

3. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk parkeerbeleid

3.1 Aanpak

In dit hoofdstuk is het benodigde aantal parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Het benodigde aantal parkeerplaatsen is berekend door de grootte van de functie te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernorm. Het resultaat van de berekening is het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie. In de parkeerbehoefteberekening is het mogelijk te salderen, aangezien er sprake is van een bestaande functie die niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. De parkeerbehoefte van de huidige Albert Heijn en Aldi wordt gefaciliteerd in de openbare ruimte, namelijk op het parkeerterrein Kostverloren. De parkeerbehoefte van de te verdwijnen Albert Heijn en Aldi komt te vervallen, terwijl de parkeerbehoefte van de nieuwe Albert Heijn, Aldi en detailhandelfunctie ontstaat.

3.2 Uitgangspunten

Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Woudenberg heeft haar parkeernormen vastgesteld in het beleidsdocument 'Parkeerbeleidsplan' d.d. juni 2006. In dit document wordt voor de parkeernormen verwezen naar de CROW-publicatie ASVV uit 2004.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De locatie is conform het gemeentelijk beleid gelegen in het centrum;
- Woudenberg heeft een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk'¹;
- De parkeerbehoefte wordt conform het gemeentelijk beleid bepaald aan de hand van het minimale kencijfer binnen de gegeven bandbreedte.

De gehanteerde parkeernormen conform het gemeentelijke parkeerbeleid zijn in tabel 3.1 schematisch weergegeven.

functie	functie in beleid	parkeernorm
Albert Heijn	wijk-, buurt- en dorpscentrum	3,0 ppl / 100 m ² bvo
ALDI	wijk-, buurt- en dorpscentrum	3,0 ppl / 100 m ² bvo
detailhandel	wijk-, buurt- en dorpscentrum	3,0 ppl / 100 m ² bvo
huurappartementen	woning duur	1,5 ppl / woning

Tabel 3.1: Gehanteerde parkeernormen

¹ CBS Statline, Gebieden in Nederland 2020, december 2020.

Aanwezigheidspercentages

Gelet op het meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen door de verschillende functies, is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Met behulp van de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per moment van de week bepaald. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie ASVV uit 2004. In tabel 3.2 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages schematisch weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%

Tabel 3.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

3.3 Resultaat

In tabel 3.3 is het resultaat van de parkeerbehoefteberekening op basis van het functieprogramma, gemeentelijke parkeernormen en – aanwezigheidspercentages weergegeven. Deze toename in parkeerbehoefte wordt afgezet tegen de toename in parkeeraanbod.

functie	ongewogen parkeerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Albert Heijn (plan)	92,1	27,6	64,5	18,4	92,1	92,1	0,0	0,0
ALDI (plan)	39,3	11,8	27,5	7,9	39,3	39,3	0,0	0,0
overige detailhandel (plan)	16,9	5,1	11,8	3,4	16,9	16,9	0,0	0,0
koopappartementen (plan)	4,5	2,3	2,7	4,5	4,1	2,7	2,7	3,2
totaal plan	153	47	107	35	153	151	3	4
Albert Heijn (huidig)	-41,8	-12,5	-29,3	-8,4	-41,8	-41,8	0,0	0,0
ALDI (huidig)	-16,9	-5,1	-11,8	-3,4	-16,9	-16,9	0,0	0,0
huurappartementen (huidig)	-6,0	-3,0	-3,6	-6,0	-5,4	-3,6	-3,6	-4,2
totaal huidig	-65	-21	-45	-18	-64	-62	-4	-4
extra parkeerbehoefte plan	88	26	62	17	89	89	-1	0
extra parkeeraanbod plan	76	76	76	76	76	76	76	76
saldo	-12	50	14	59	-13	-13	77	76

Tabel 3.3: Parkeerbilans conform gemeentelijk beleid

In tabel 3.3 is inzichtelijk dat op de maatgevende moment, de koopavond en de zaterdagmiddag, de parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid met 89 parkeerplaatsen toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Met de bouw van de parkeergarage neemt het parkeeraanbod toe met 76 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er conform gemeentelijk beleid een tekort van 13 parkeerplaatsen ontstaat.

In bovenstaande parkeerbalans is het benodigde aantal parkeerplaatsen na verhuizing en uitbreiding van de supermarkten theoretisch bepaald, alsof het nieuwe functies betreft. De ervaring leert dat een uitbreiding van een bestaande winkel niet één op één zorgt voor een lineaire stijging van het aantal betalende klanten, het verzorgingsgebied van de supermarkt blijft immers min of meer gelijk. Daarmee is het resultaat zoals gepresenteerd een worstcase scenario.

4. Parkeerbehoefte conform CROW-kencijfers

4.1 Aanpak

De parkeernorm van de gemeente Woudenberg is op basis van parkeerkencijfers in de door CROW uitgegeven ASVV 2004. Op het moment van schrijven is dit handboek 19 jaar oud. Inmiddels zijn er nieuwe inzichten en zijn er recentere CROW-publicaties uitgegeven, terwijl het parkeerbeleid tussentijds niet is gewijzigd. Om deze reden is in dit hoofdstuk de toename in parkeerbehoefte op eenzelfde manier berekend als in hoofdstuk 2, maar dan met de meest actuele CROW-parkeerkencijfers. De parkeerkencijfers zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', uit december 2018.

4.2 Uitgangspunten

Gehanteerde kencijfers

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte conform CROW-publicatie 381 gelden eveneens de uitgangspunten dat de ligging van Kostverloren in het centrum is, en dat de gemeente Woudenberg een stedelijkheidsgraad kent van 'weinig stedelijk'. Binnen de gegeven bandbreedte wordt ook hier het minimale kencijfer toegepast. De gehanteerde kencijfers zijn in tabel 4.1 weergegeven.

functie	functie in CROW	parkeerkencijfer
Albert Heijn	fullservice-supermarkt	2,6 ppl / 100 m ² bvo
ALDI	fullservice-supermarkt	2,6 ppl / 100 m ² bvo
detailhandel	buurt- en dorpscentrum*	2,3 ppl / 100 m ² bvo
huurappartementen	huur, appartement, duur	1,0 ppl / woning**
koopappartementen	koop, appartement, duur	1,2 ppl / woning**

* geen kencijfer voor ligging centrum. Aansluiting gezocht bij ligging schil-centrum

** aandeel bezoek: 0,3

Tabel 4.1: Gehanteerde parkeerkencijfers

Gehanteerde aanwezigheidspercentages

De aanwezigheidspercentages zoals omschreven in CROW-publicatie 381: 'toekomstbestendig parkeren' zijn in tabel 4.2 weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%

Tabel 4.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

4.3 Resultaat

In tabel 4.3 is het resultaat van de parkeerbehoefteberekening op basis van het functieprogramma en de meest actuele CROW parkeerkcijfers en aanwezigheidspercentages weergegeven.

functie	ongewogen parkeerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Albert Heijn (plan)	79,8	23,9	47,9	31,9	0,0	63,9	79,8	31,9	0,0
ALDI (plan)	34,1	10,2	20,4	13,6	0,0	27,2	34,1	13,6	0,0
overige detailhandel (plan)	12,9	3,9	7,8	1,3	0,0	9,7	12,9	0,0	0,0
bewoners koopappartementen (toekomst)	2,7	1,4	1,4	2,4	2,7	2,2	1,6	2,2	1,9
bezoekers koopappartementen (toekomst)	0,9	0,1	0,2	0,7	0,0	0,6	0,5	0,9	0,6
totaal plan	131	40	78	50	3	104	129	49	3
Albert Heijn (huidig)	-36,2	-10,9	-21,7	-14,5	0,0	-29,0	-36,2	-14,5	0,0
ALDI (huidig)	-14,6	-4,4	-8,8	-5,9	0,0	-11,7	-14,6	-5,9	0,0
bewoners huurappartementen (huidig)	-2,8	-1,4	-1,4	-2,5	-2,8	-2,2	-1,7	-2,2	-2,0
bezoekers huurappartementen (huidig)	-1,2	-0,1	-0,2	-1,0	0,0	-0,8	-0,7	-1,2	-0,8
totaal huidig	-55	-17	-32	-24	-3	-44	-53	-24	-3
extra parkeerbehoefte	76	23	46	26	0	60	76	25	0
extra parkeeraanbod	76	76	76	76	76	76	76	76	76
saldo	0	53	30	50	76	16	0	51	76

Tabel 4.3: Parkeerbalans conform CROW-kencijfers

In tabel 4.3 is inzichtelijk dat op het maatgevende moment, de zaterdagmiddag, de parkeerbehoefte conform CROW-kencijfers met 76 parkeerplaatsen toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Met de realisatie van de parkeergarage neemt het parkeeraanbod toe met 76 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er conform de meest recente CROW-kencijfers voldoende parkeeraanbod is om de parkeerbehoefte van het plan op te vangen.

In bovenstaande parkeerbalans is het benodigde aantal parkeerplaatsen na verhuizing en uitbreiding van de supermarkten theoretisch bepaald, alsof het nieuwe functies betreft. De ervaring leert dat een uitbreiding van een bestaande winkel niet één op één zorgt voor een lineaire stijging van het aantal betalende klanten, het verzorgingsgebied van de supermarkt blijft immers gelijk. Daarmee is het resultaat zoals gepresenteerd een worstcase scenario.

5. Fietsparkeerbehoefte

5.1 Aanpak

Naast autoparkeren is fietsparkeren relevant bij de beoogde ontwikkeling rondom parkeerterrein Kostverloren. Omdat de gemeente Woudenberg geen eigen fietsparkeernormen kent, is de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt op basis van de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie fietsberaad: 'Fietsparkeerkencijfers 2019 (versie 4)'.

5.2 Benodigde fietsparkeerplaatsen

In tabel 5.1 zijn de parkeerkencijfers zoals opgenomen in 'Fietsparkeerkencijfers 2019' weergegeven. In het totaaloverzicht is uitgegaan van het minimale kencijfer en het maximale kencijfer om de bandbreedte van het aantal fietsparkeerplaatsen inzichtelijk te maken. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de afgesloten fietsparkeerplaatsen (voor bewoners van de appartementen), en de openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen.

functie	scenario	bandbreedte kencijfers		eenheid	fietsparkeerbehoefte	
		min	max		min	max
bewoners appartementen	plan	2,0	3,0	fpl / woning	6,0	9,0
bewoners appartementen	huidig	-2,0	-3,0	fpl / woning	-8,0	-12,0
extra benodigde fietsparkeerplaatsen (afgesloten)					-2,0	-3,0
AH	plan	1,6	4,3	fpl / 100 m ² bvo	49,1	132,0
ALDI	plan	1,6	4,3	fpl / 100 m ² bvo	21,0	56,3
overige detailhandel	plan	1,5	4,0	fpl / 100 m ² bvo	8,4	22,5
bezoekers appartementen	plan	0,5	1,0	fpl / woning	1,5	3,0
totaal toekomstig					80	214
AH	huidig	-1,6	-4,3	fpl / 100 m ² bvo	-22,3	-59,9
ALDI	huidig	-1,6	-4,3	fpl / 100 m ² bvo	-9,0	-24,2
bezoekers appartementen	huidig	-0,5	-1,0	fpl / woning	-2,0	-4,0
totaal huidig					-33	-88
extra benodigde fietsparkeerplaatsen (openbaar)					47	126

Tabel 5.1: Bandbreedte benodigd aantal fietsparkeerplaatsen

In tabel 5.1 is inzichtelijk dat de fietsparkeerbehoefte voor de bewoners van de appartementen 6 tot 9 fietsparkeerplaatsen bedraagt. Voor de overige functies zijn in de plansituatie tussen de 80 en 214 fietsparkeerplaatsen benodigd. Enkel gelet op de toevoeging van functie-omvang, neemt de parkeerbehoefte toe met 47 tot 126

fietsparkeerplaatsen. Bij de entree van de beoogde Albert Heijn is ruimte gereserveerd voor het parkeren van fietsen.

In bovenstaande fietsparkeerbalans is het benodigde aantal parkeerplaatsen na verhuizing en uitbreiding van de supermarkten theoretisch bepaald, alsof het nieuwe functies betreft. De ervaring leert dat een uitbreiding van een bestaande winkel niet één op één zorgt voor een lineaire stijging van het aantal betalende klanten, het verzorgingsgebied van de supermarkt blijft immers gelijk. Daarmee is het resultaat zoals gepresenteerd een worstcase scenario.

6. Verkeersgeneratie

6.1 Aanpak

Functies genereren een bepaalde hoeveelheid aan verkeersbewegingen. De grootte van de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) is per functie verschillend en afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functie. Binnen deze studie is de verkeersgeneratie van alle functies binnen dit onderzoek bepaald met behulp van verkeersgeneratiekenncijfers van CROW zoals opgenomen in CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'. Functies genereren niet op ieder moment van de week eenzelfde hoeveelheid verkeer. In dit onderzoek is de verkeersgeneratie voor de volgende momenten bepaald:

- Gemiddelde weekdagemaal;
- Gemiddelde werkdagemaal.

De verkeersgeneratie wordt uitgedrukt in motorvoertuigbewegingen (mvt).

6.2 Gehanteerde kenncijfers

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie conform CROW-kenncijfers gelden de uitgangspunten dat de ligging van Kostverloren in het centrum van Woudenberg ligt, en dat de gemeente Woudenberg een stedelijkheidsgraad kent van 'weinig stedelijk'. Binnen de gegeven bandbreedte wordt – net als bij de te hanteren parkeerkenncijfers – ook hier het minimale kenncijfer toegepast. De gehanteerde kenncijfers zijn in tabel 6.1 weergegeven.

functie	functie in CROW	verkeersgeneratiekenncijfer
Albert Heijn	fullservice-supermarkt	53,0 mvt / 100 m ² bvo
ALDI (toekomst)	fullservice-supermarkt	53,0 mvt / 100 m ² bvo
detailhandel	buurt- en dorpscentrum	36,2 mvt / 100 m ² bvo
huurappartementen	huur, appartement, duur	5,4 mvt / woning
koopappartementen	koop, appartement, duur	6,8 mvt / woning

Tabel 6.1: Gehanteerde verkeersgeneratiekenncijfers conform CROW

6.3 Resultaat

In tabel 6.2 is de berekende verkeersgeneratie weergegeven. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen het aantal motorvoertuigen (mvt) op een gemiddelde weekdag en een gemiddelde werkdag. Ook in deze tabel wordt de toename bepaald door de verkeersgeneratie in de huidige situatie in mindering te brengen bij de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie.

functie	verkeersgeneratie	
	weekdagemaal	zaterdag
AH (toekomstig)*	1627	1790
ALDI (toekomstig)*	694	764
overige detailhandel (toekomstig)**	204	306
koopappartementen (toekomstig)	20	20
totaal toekomst	2546	2880
AH (huidig)*	-739	-813
ALDI (huidig)*	-298	-328
huurappartementen (huidig)**	-22	-22
totaal huidig	-1.058	-1.162
toekomstige extra verkeersgeneratie (afgerond op honderdtallen)	1.500	1.700

* factor 1,1 van weekdagemaal

** factor 1,5 van weekdagemaal

Tabel 6.2: Toename verkeersgeneratie Kostverloren

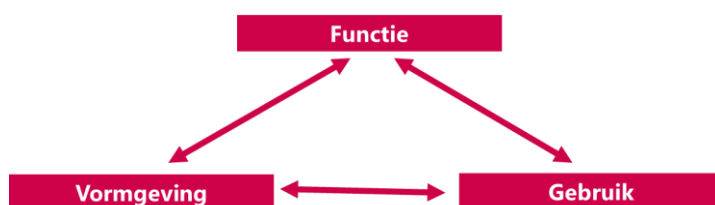
Uit tabel 6.2 blijkt dat de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag met circa 1.500 mvt toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Op een gemiddelde zaterdag neemt de verkeersgeneratie met circa 1.700 mvt toe.

In bovenstaande tabel is de toename in verkeer na verhuizing en uitbreiding van de supermarkten theoretisch bepaald, alsof het nieuwe functies betreft. De ervaring leert dat een uitbreiding van een bestaande winkel niet één op één zorgt voor een lineaire stijging van het aantal betalende klanten, het verzorgingsgebied van de supermarkt blijft immers gelijk. Daarmee is het resultaat zoals gepresenteerd een worstcase scenario.

7. Verkeersafwikkeling op wegvakniveau

7.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is gebruik gemaakt van de Wegenscan. De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vormgeving – functie – gebruik van een weg, zie figuur 7.1, conform het principe van Duurzaam Veilig². De tool richt zich op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met de nadruk op de zogenaamde grijze wegen: wegen met een vorm, functie en gebruik die niet optimaal op elkaar aansluiten. Het resultaat is een theoretische streefwaarde van de maximaal wenselijke verkeersintensiteit met name gericht op verkeersveiligheid binnen de richtlijnen beschreven in Duurzaam Veilig.



Figuur 7.1: Relatie vormgeving, functie en gebruik van de weg

Intensiteitsgrenzen

De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke verkeersintensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? Op wegen in een stedelijke omgeving en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst?

De Wegenscan toetst in het aan al deze aspecten. De laagste waarde per onderdeel – de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele verkeersintensiteit op een wegvak.

² Landelijk principe waarin gestreefd wordt naar een duurzame monofunctionele uniforme wegencategorisering in combinatie met een herkenbare inrichting, zodat gebruikers weten wat van hen verwacht wordt op een bepaald type weg.

7.2 Verdeling van het verkeer

Parkeerterrein Kostverloren wordt voor autoverkeer op de volgende manier ontsloten:

- Arriverend verkeer: via De Nieuwe Poort en Prins Bernhardstraat (zuid);
- Vertrekkend verkeer: via De Nieuwe Poort en Prins Bernhardstraat (noord).

De verdeling van verkeer van en naar Kostverloren is in figuur 7.2 weergegeven. De gepresenteerde verdeling is gebaseerd op de huidige verkeersstromen, afgeleid uit het verkeersmodel van de gemeente Woudenberg.



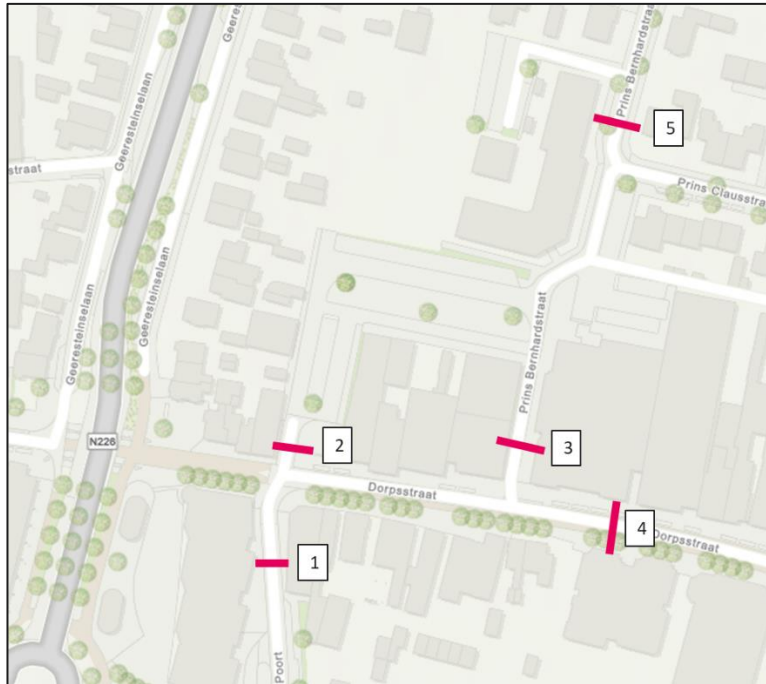
Figuur 7.2: Verdeling verkeer parkeerterrein Kostverloren

7.3 Te beoordelen wegvakken

Op basis van de aan- en wegrijdroutes van het parkeerterrein Kostverloren zijn de volgende wegvakken geanalyseerd:

1. De Nieuwe Poort;
2. De Nieuwe Poort / parkeerterrein Kostverloren;
3. Prins Bernhardlaan / parkeerterrein Kostverloren;
4. Dorpsstraat;
5. Prins Bernhardlaan.

De genummerde wegvakken zijn in figuur 7.3 weergegeven en beschouwd tijdens de uitvoering van een verkeerskundige schouw op zaterdag 14 januari tussen 11:00 en 12:00 uur.



Figuur 7.3: Te beoordelen wegvakken

In tabel 7.1 is de toename in verkeersgeneratie op de te beoordelen wegvakken inzichtelijk gemaakt. De verkeersintensiteiten in de huidige situatie zijn afgeleid uit het verkeersmodel van de gemeente Woudenberg³. Het uitgangspunt voor de modelintensiteiten is de werkdag. De ervaring leert dat de werkdag over het algemeen een maatgevende verkeersintensiteit toont. Deze is gecombineerd met de zaterdagpiek van het plan.

wegvak	huidige verkeersintensiteit	verkeersintensiteit plan	toename
De Nieuwe Poort	1.800	2.600	800
De Nieuwe Poort / parkeerterrein Kostverloren	1.100	1.900	800
Prins Bernhardstraat / parkeerterrein Kostverloren	700	1.040	340
Dorpsstraat	1.700	2.040	340
Prins Bernhardstraat	1.100	1.650	550

Tabel 7.1: Toename in verkeersintensiteiten per etmaal

7.4 Resultaat

De benoemde wegvakken zijn beoordeeld met behulp van de Wegenscan. De Wegenscan is een tool ontwikkeld door Goudappel waarmee op basis van kenmerken op en langs de weg

³ De verkeersintensiteiten zijn van prognosejaar 2023 in een hoog scenario. Het verkeersmodel heeft als basisjaar 2018, de intensiteiten zijn dus ná de aanpassing van de Dorpsstraat/Kostverloren (in 2017).

een uitspraak kan worden gedaan over de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Input is onder andere de wegbreedte, aanwezigheid fiets- en voetgangersvoorziening, één of tweerichtingsverkeer, verhardingstype en ligging van het wegvak.

De Nieuwe Poort

De Nieuwe Poort is een geasfalteerde erftoegangsweg voor verkeer in beide richtingen. De maximumsnelheid bedraagt 30 kilometer per uur. Het totale wegprofiel is op het maatgevende punt 18 meter breed. Hier is het profiel opgebouwd uit een rijbaan van 4,5 meter breed, en aan beide zijden langspaarkeerplaatsen en trottoirs van 3 meter breed. Conform Duurzaam Veilig wordt het fietsverkeer gemengd afgewikkeld op de rijbaan met het autoverkeer. Omdat deze weg binnen de blauwe zone valt, is er sprake van relatief veel parkeerwisselingen. Bovenstaande leidt tot een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij gelden de algemene functie van de weg en het parkeren voor auto's als maatgevende criteria. Er worden geen knelpunten voor de verkeersveiligheid verwacht, omdat de verwachte verkeersintensiteit van deze weg na de ontwikkeling circa 2.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.



Figuur 7.4: De Nieuwe Poort (bron: Cyclomedia)

De Nieuwe Poort / parkeerterrein Kostverloren

De Nieuwe Poort / parkeerterrein Kostverloren is een beklinkerde erftoegangsweg voor verkeer in beide richtingen. De maximum snelheid bedraagt hier 30 kilometer per uur, maar omdat dit een toegangsweg naar het parkeerterrein is, ligt de werkelijke snelheid gevoelsmatig over het algemeen lager. Het totale wegprofiel is 8,5 meter breed. Het wegprofiel bestaat uit de rijbaan van 5 meter breed en naastgelegen ligt een trottoir van circa 2 meter breed. Deze weg kent geen aparte fietsvoorziening. Deze vormgeving en functie leiden tot een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 5.300 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij is de breedte van de weg het maatgevende

criterium. Er worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht, omdat de verwachte verkeersintensiteit van deze weg na de ontwikkeling circa 1.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.



Figuur 7.5: De Nieuwe Poort / parkeerterrein Kostverloren (bron: Goudappel)

Prins Bernhardstraat / parkeerterrein Kostverloren

Prins Bernhardstraat / parkeerterrein Kostverloren is een beklinkerde erftoegangsweg voor verkeer in één richting. De maximum snelheid bedraagt hier 30 kilometer per uur, maar omdat dit een toegangsweg naar het parkeerterrein is ligt de werkelijke snelheid gevoelsmatig over het algemeen lager. Het totale wegprofiel is 7,6 meter breed. Het wegprofiel bestaat uit de rijbaan van 3,4 meter breed en aan beide zijden is een trottoir van 1,8 meter breed aanwezig. Omdat op beide trottoirs ook fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn, is de bruikbare breedte van de trottoirs 1 meter aan beide kanten. Deze weg kent geen aparte fietsvoorziening. Deze vormgeving en functie leiden tot een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 2.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij is de breedte van de weg het maatgevende criterium. Er worden geen knelpunten voor de verkeersveiligheid verwacht, omdat de verwachte intensiteit van deze weg na de ontwikkeling circa 1.040 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.



Figuur 7.6: Prins Bernhardstraat / parkeerterrein Kostverloren (bron: Goudappel)

Dorpsstraat

De Dorpsstraat is een beklinkerde erftoegangsweg voor verkeer in een richting. De maximum snelheid bedraagt hier 30 kilometer per uur. Het totale wegprofiel is 14 meter breed. Het wegprofiel bestaat uit de rijbaan met één fietssuggestiestrook (eenrichting) van tezamen 6 meter breed, een vrijliggend fietspad in de tegengestelde richting (eenrichting) van 1,9 meter breed, langspaarvakken aan een zijde van de weg en aan weerszijden een trottoir van 3,6 meter breed. Omdat deze weg binnen de blauwe zone valt is er naar verwachting sprake van relatief veel parkeerwisselingen. Deze uitgangspunten leiden tot een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van circa 5.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij geldt de oversteekmogelijkheden voor voetgangers als maatgevend criterium. Er worden geen knelpunten voor de verkeersveiligheid verwacht, omdat de verwachte verkeersintensiteit van deze weg na de ontwikkeling circa 2.040 motorvoertuigbewegingen per etmaal bedraagt.



Figuur 7.7: Dorpsstraat (bron: Goudappel)

Prins Bernhardstraat

De Prins Bernhardstraat is een beklinkerde erftoegangsweg voor verkeer in twee richtingen. De maximum snelheid bedraagt hier 30 kilometer per uur. Het totale wegprofiel is 10 meter breed. Het wegprofiel bestaat uit de rijbaan van 3,9 meter breed, langspaarvakken aan één zijde van de weg en aan weerszijden een trottoir van 2 meter breed. Dit gebied valt buiten de blauwe zone, waarmee het aantal parkeerswisselingen hier naar verwachting relatief beperkt is. Dit leidt tot een passende verkeersintensiteit van circa 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierbij is de breedte van de weg het maatgevende criterium. Hoewel de verwachte intensiteit op deze weg met circa 1.650 motorvoertuigbewegingen op per etmaal boven maximaal wenselijke verkeersintensiteit ligt, worden geen verkeerskundige knelpunten verwacht.

In de huidige situatie wordt de maximaal wenselijke verkeersintensiteit – van circa 1.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal – namelijk reeds overschreden. Tijdens de verkeerskundige schouw bleek deze weg echter goed te functioneren. Dit komt omdat het parkeerterrein Kostverloren vanuit deze richting niet toegankelijk is. Hierdoor gaat het leeuwendeel van de gebruikers van deze weg in één richting. Ook is de straat overzichtelijk en kunnen bestuurders ver vooruit kijken (anticiperen). Daarnaast is de analyse gebaseerd op een het wegvak waar langspaarplaatsen liggen. Zoals ook in figuur 7.8 te zien, liggen niet over de gehele weg langspaarplaatsen. Op de locaties waar langspaarplaatsen gelegen zijn, is het te smal voor 2 auto's om elkaar te passeren. Tijdens de waarneming is geconstateerd dat op de delen zonder parkeerplaatsen passeren goed mogelijk is. Dit – in combinatie met het overzicht dat bestuurders hebben – maakt dat deze situatie met de langspaarplaatsen naar verwachting niet tot zelden tot conflicterende situaties zullen leiden.



Figuur 7.8: Prins Bernhardstraat (bron: Goudappel)

8. Conclusies

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- Gelet op huidige parkeerbehoefte en de bovengemiddelde omzet in Woudenberg is het braakliggende parkeerterrein in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.
- Conform gemeentelijk beleid is er sprake van een tekort van 13 parkeerplaatsen op de maatgevende zaterdagmiddag.
- Conform de meest recente CROW-kencijfers is sprake van een sluitende parkeerbalans op het maatgevende moment.
- De bandbreedte van de extra fietsparkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling bedraagt 47 tot 126 fietsparkeerplaatsen;
- De verkeersgeneratie neemt conform CROW-kencijfers toe met circa 1.700 motorvoertuigbewegingen op de zaterdag.
- De omliggende wegen in de directe omgeving kunnen de toekomstige verkeersintensiteit, ook na herontwikkeling, verkeersveilig afwikkelen. De toekomstige verkeersintensiteit is passend bij de huidige vormgeving en functie van de beoordeelde wegvakken.

Bijlage 1 – Parkeerbezetting

Kostverloren

sectie	parkeer capaciteit	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
1		4	3	1	1	1
2	14	10	14	14	6	4
3	19	14	9	12	8	5
4	37	33	16	31	20	10
5	17	13	6	7	3	2

Tabel B1: Resultaten parkeerbezetting vrijdag 16 december 2022

sectie	parkeer capaciteit	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
1		6	22	28	8	7	6	2	2	1	1	1	1
2	14	16	16	16	9	11	12	13	12	7	7	6	6
3	19	19	19	19	11	12	17	19	15	12	10	9	7
4	37	36	37	37	31	29	36	33	31	21	20	17	15
5	17	14	16	17	15	13	14	16	13	5	4	2	1

Tabel B2: Resultaten parkeerbezetting zaterdag 17 december 2022

sectie	parkeer capaciteit	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00
1		2	7	7	7	6	7	7	7	6	3	2	1	1	1
2	14	6	9	9	10	13	11	11	12	13	12	9	7	10	12
3	19	3	11	14	18	14	16	17	14	18	15	13	12	9	5
4	37	3	18	30	35	27	30	34	26	33	28	28	26	22	19
5	17	3	10	13	16	8	12	11	13	14	13	7	3	2	3

Tabel B3: Resultaten parkeerbezetting dinsdag 20 december 2022



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32