

Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning**

Aan: Herman Kolker en Jan Ploeger
Van: Peter Traas en Haitze Witteveen
Datum: 20 november 2018
Kopie: -
Ons kenmerk: BG3734T&PNT1810031006
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Toetsing verkeersaspecten supermarkt Ter Borch

1. Inleiding

In het kader van het ontwerp bestemmingsplan Supermarkt Ter Borch Eelderwolde is een aantal zienswijzen ingediend dat betrekking heeft op verkeersaspecten. De gemeente Tynaarlo is bezig met de beantwoording daarvan. In dat kader heeft de gemeente Royal HaskoningDHV opdracht verleend om kritisch te beoordelen of alle relevante verkeersaspecten in relatie tot de supermarkt zijn beschouwd en of deze inhoudelijk goed zijn onderzocht. In deze notitie zijn de bevindingen van Royal HaskoningDHV verwoord.

2. Situatie

De locatie van de supermarkt, inclusief parkeerterrein is gepland in de hoek waar de Ter Borchlaan op de Borchsingel aansluit. De Borchsingel vormt samen met de Groningerweg de hoofdontsluiting van Ter Borch en sluit bij P+R Hoogkerk aan op de A7. Via de Ter Borchlaan worden de woningen en woongebieden aan het noordelijke deel van de Ter Borchlaan en Bruilweering ontsloten. Direct westelijk grenzend aan de supermarktlocatie liggen C.B.S. de Rietzanger, M.F.A. Borchkwartier en O.B.S. Ter Borch.

De verkeersaspecten van de supermarkt zijn beoordeeld in de samenhang met en in relatie tot deze wegen en voorzieningen.

3. Verkeersafwikkeling

De vestiging van een supermarkt leidt tot verkeersbewegingen door personeel, klanten en bevoorrading. De omvang daarvan is afhankelijk van de grootte van de supermarkt. Beoordeeld is of de effecten op de verkeersafwikkeling goed zijn onderzocht. De verkeersafwikkeling is beschreven in bijlage 9 van het bestemmingsplan: "Verkeersonderzoek", opgesteld door Sweco.

3.1 Personenautoverkeer

- Er wordt uitgegaan van een verkeersproductie van 4.700 motorvoertuigen per dag voor de supermarkt. Qua onderbouwing is aangegeven dit aantal is berekend met de "Rekentool verkeersgeneratie en parkeren" van het CROW. De gehanteerde uitgangspunten voor de berekening (mate van verstedelijking en locatie binnen de gemeente) alsmede de berekeningsresultaten zijn niet aan de rapportage toegevoegd en dus niet controleerbaar. Echter, uitgaande van 3.000 m2 bvo fullservice supermarkt met een laag en middellaag prijsniveau, "niet stedelijk" (minder dan 500 adressen per km2) "rest bebouwde kom" en de "maximale verkeersgeneratie" (155,5 ritten per 100 m2 bvo) resulteert afgerond op basis van de CROW-richtlijnen in de 4.700 motorvoertuigen per etmaal. Hierbij worden de volgende opmerkingen gemaakt:
 - De gemeente Tynaarlo zit qua verstedelijking op de grens van 2 categorieën, "weinig stedelijk" en "niet stedelijk" (grens is 500 adressen per km2). Voor de categorie "niet stedelijk" geldt een hogere

verkeersproductie. Voor de supermarkt in Ter Borch is dus uitgegaan van de hoogste verkeersproductie. Anno 2018 mag voor de gemeente Tynaarlo op basis van het CBS van een lagere verkeerproductie worden uitgegaan omdat de verstedelijkingsgraad is gestegen tot meer dan 500 adressen per km².

- Het aantal van 4.700 motorvoertuigen is gebaseerd op de maximale verkeersgeneratie volgens de CROW-richtlijnen. Volgens diezelfde richtlijnen is er ook een minimale verkeersgeneratie. Als die wordt gehanteerd, bedraagt de verkeersproductie 3.400 motorvoertuigen per etmaal (bij “niet stedelijk”) en 3.250 (bij “weinig stedelijk”). Er is dus een bandbreedte van 3.250 tot 4.700 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal van 4.700 is op basis van de maximale verkeersproductie.
 - Gerekend is met een full service supermarkt in het lage en middellaag prijssegment. In het geval het een full service supermarkt in het hoge en middelhoge prijssegment wordt, dan geldt een lagere verkeersproductie. De bandbreedte bedraagt dan 2.850 tot 4.250 motorvoertuigen per etmaal.
 - Sweco heeft onderzocht of het extra verkeer, op het voor de supermarkt drukste moment door het omliggende wegennet kan worden verwerkt. Wij hebben daarbij de volgende opmerkingen:
 - In de CROW-richtlijnen wordt een piek in de bezoekersaantallen van een supermarkt aangegeven op werkdagen rond 11.30 en 16.00 uur en op zaterdag tussen 11.00 en 12.00 uur; welke daarbij het drukst is, wordt niet vermeld. Op basis van eigen parkeeronderzoek bij supermarkten in Grijskerk, Haren en Uithuizen concludeert Sweco in haar rapportage dat het drukste moment ligt tussen 17.00 en 18.00 uur, namelijk 12%. De onderbouwing van deze 12% is niet in de rapportage opgenomen. Navraag over de onderbouwing bij Sweco leert dat in Haren op het drukste moment 11% van de totale dag was tussen 16.00 en 17.00 uur en in Grijskerk ook 11% maar dan tussen 17.00 en 18.00 uur. Er is uiteindelijk gerekend met een naar 12% afgeronde waarde voor het drukste uur op de Borchsingel, namelijk van 17.00 tot 18.00 uur. Uitgaande van 12% leidt dit inderdaad tot de door Sweco berekende 570 (12% van 4.700) motorvoertuigen extra als gevolg van de supermarkt tussen 17.00 en 18.00 uur.
- De verkeersintensiteit op de Borchsingel is tussen 17.00 en 18.00 uur hoger dan tussen 16.00 en 17.00 uur. De piek bij supermarkten ligt volgens het CROW tussen 16.00 en 17.00 uur. Dit betekent dat in de berekeningen van Sweco is uitgegaan van een periode die ongunstiger is voor de verkeersafwikkeling (meer verkeer) dan de periode van de piek in het supermarktbezoek. De verkeersafwikkeling zal door de lagere intensiteit naar verwachting beter zijn dan is berekend.
- De 4.700 motorvoertuigen zijn op een logische manier verdeeld naar richtingen op basis van woningbouw(programma).
 - De verkeersprognoses zijn gebaseerd op de groei van het verkeer tussen 2015 (geteld) en 2030 (berekend met een verkeersmodel). Op basis daarvan zijn groeifactoren bepaald. In 2018 is door Goudappel Coffeng op basis van de meest recente inzichten een update gemaakt van het verkeersmodel en daarmee de prognoses voor 2030. Ook zijn de verkeersintensiteiten in 2018 geteld. In tabel 1 zijn de resultaten samengevat.

Bron	Borchsingel ter hoogte van het Borchkwartier	Borchsingel tussen Woldsingel en rotonde
Telling 2015	2.500	3.210
Telling 2018	4.030	4.995
Verkeersmodel 2030 (rapport SWECO)	5.300	5.700
Update verkeersmodel 2030 (notitie Goudappel Coffeng)	5.600	6.000

Tabel 1 Aantal motorvoertuigen per etmaal per bron per locatie

- Sweco gaat uit van een groeipercentage van 2,1 op de Borchsingel ter hoogte van het Borchkwartier en 1,8 op de Borchsingel tussen de Woldsingel en de rotonde. Op basis van het nieuwste verkeersmodel zijn de groeifactoren hoger, namelijk 2,2 respectievelijk 1,9. Het toepassen van de hogere groeifactoren leidt tot meer verkeer op de Borchsingel. Hierdoor is de verkeersafwikkeling minder goed dan in de rapportage is aangegeven.
- Tussen 2015 en 2018 is het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Borchsingel ter hoogte van het Borchkwartier met 1.530 gestegen en tussen de Borchsingel en de rotonde met 1.785. De belangrijkste reden daarvoor is de aansluiting van de Borchsingel op de A7 bij Hoogkerk in 2016. Uit het kentekenonderzoek, uitgevoerd in december 2017 door Roelofs Advies en Ontwerp, blijkt dat er afgerond 230 voertuigen per etmaal zijn die door Ter Borch tussen de A28 en de A7 rijden. De rest is Ter Borch gebonden verkeer.
In de periode tussen 2018 en 2030 resteert dan, uitgaande van het meest recente verkeersmodel, een groei van het aantal motorvoertuigen op beide locaties met 1.570 en 1.005 motorvoertuigen per etmaal. Deze groei is het gevolg van de verdere realisatie van Ter Borch.
- Capacito en Omni-x zijn veel toegepaste en goede methoden om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te bepalen. De gehanteerde aantallen motorvoertuigen zijn in de rapportage vermeld; daarbij gelden de opmerkingen die wij hiervoor maakten. Het aantal (brom)fietsers waarmee in Omni-x is gerekend, is niet in de rapportage vermeld. Deze zijn alsnog door Sweco via de gemeente aan ons aangeleverd. Het blijkt dat (brom)fietsers zijn geteld op de kruising Borchsingel-Ter Borchlaan-Bakkerslaan. Deze zijn gebruikt om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling bij de kruisingen van de Borchsingel met de Ter Borchlaan en de Bakkerslaan alsmede die bij de uitrit van het parkeerterrein te berekenen. Wij hebben de berekeningen in Capacito en Omni-x niet opnieuw uitgevoerd, maar op basis van de informatie die wij ontvingen, zijn de resultaten plausibel.

Deelconclusie 1: er is in de rapportage van Sweco met meer verkeer gerekend dan er in de toekomst, inclusief supermarkt en op basis van de huidige informatie, zal zijn (te veel verkeer door een te hoge verkeersproductie, te weinig verkeer door te lage groeifactoren, netto meer verkeer). Omdat er gerekend is met meer verkeer dan er naar verwachting zal zijn, zal de verkeersafwikkeling beter zijn dan in de rapportage van Sweco is berekend.

- In de rapportage van Sweco wordt beperkt aandacht besteed aan hoe de piekmomenten van de supermarkt zich verhouden tot de piekmomenten van beide scholen. Deze zijn relevant omdat er op piekmomenten van de scholen extra verkeersbewegingen zijn van auto's, fietsers en voetgangers. De vraag is in hoe die piekmomenten zich verhouden tot het verkeersaanbod op de Borchsingel en of die piekmomenten leiden tot problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Wij hebben die in het kader van onze kritische beschouwing verkend door de maatgevende momenten in beeld te brengen, zie bijlage 1. Op basis daarvan blijkt dat:
 - De piek qua verkeersafwikkeling die door Sweco voor de supermarkt is onderzocht, ligt in de periode van de avondspits. Op dat moment worden er op beide scholen geen lessen meer gegeven en is het merendeel van de kinderen niet meer op deze locatie. Dit piekmoment van de supermarkt is voor de scholen dus geen probleem.
 - Tijdens de ochtendspits is er een piek in het verkeersaanbod op de Borchsingel en is het druk bij de scholen door kinderen die naar school gaan of worden gebracht. De ochtendspits is echter geen piekmoment voor een supermarkt. Doordat de supermarkt (naar verwachting vanaf 8.00 uur) tijdens de ochtendspits wel open is, zal er een aantal bezoekers zijn. Echter, de verkeersafwikkeling zal door het beperkte aantal bezoekers op dit tijdstip naar verwachting niet veel anders zijn dan in de situatie zonder supermarkt.
 - Het piekmoment van de supermarkt rond 11.30 uur valt deels samen met de eindtijd van de ochtend (12.00 uur) van O.B.S. Ter Borch. De verkeersintensiteit op de Borchsingel is dan echter veel lager

dan tijdens de avond- en ochtendspits en zal daarom naar verwachting niet tot problemen met de verkeersafwikkeling leiden.

- o De aanvangstijd van de middag (13.00 uur) en de eindtijden van beiden scholen (14.45 uur en 15.00 uur) vallen niet samen met een piekmoment van de supermarkt. Er zijn wel supermarktbezoekers, maar naar verwachting leidt dit niet tot problemen met de verkeersafwikkeling vanwege de verkeersintensiteit op de Borchlaan die lager is dan tijdens de ochtend- en avondspits.

Deelconclusie 2: de verkeersafwikkeling is onderzocht voor het maatgevende piekmoment van de supermarkt dat samenvalt met de avondspits. Dit moment valt niet samen met het brengen en halen van kinderen bij de scholen. Op basis van een globale, door ons uitgevoerde verkenning, is de verwachting dat er op piekmomenten van brengen en halen van kinderen, geen problemen zijn met de verkeersafwikkeling op de Borchsingel.

3.2 (Brom)fietsers en voetgangers

In de rapportage van Sweco wordt geen specifieke aandacht besteed aan de verkeersafwikkeling voor (brom)fietsers en voetgangers als gevolg van de supermarkt. De oversteekbaarheid voor (brom)fietsers en voetgangers van de Borchlaan op piekmomenten van de supermarkt is wel een aandachtspunt. Het effect van (brom)fietsers is wel meegenomen in de beoordeling van de verkeersafwikkeling voor autoverkeer. Zie verder de hoofdstukken 7 en 8.

4. Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen is in het bestemmingsplan op basis van de CROW-richtlijnen berekend en komt uit op minimaal 145 en maximaal 205 parkeerplaatsen. Bij de berekening is niet vermeld wat daarbij ten aanzien van de verstedelijkingsgraad het uitgangspunt was. Wij hebben dit uitgezocht en de aangegeven aantallen zijn correct (144 respectievelijk 204) als uitgegaan wordt van een “niet stedelijk gebied”. Dit is een gebied met minder dan 500 adressen per km².

De gemeente Tynaarlo zit qua verstedelijking op de grens van 2 categorieën, “weinig stedelijk” en “niet stedelijk” (grens is 500 adressen per km²). Voor de categorie “niet stedelijk” geldt een hoger aantal parkeerplaatsen per m² bvo. Voor de supermarkt in Ter Borch is dus uitgegaan van de hoogste aantal parkeerplaatsen per m² bvo. Anno 2018 mag conform informatie van het CBS voor de gemeente Tynaarlo van een lager aantal parkeerplaatsen per m² bvo worden uitgegaan omdat de verstedelijkingsgraad is gestegen tot meer dan 500 adressen per km². In dat geval bedraagt het aantal parkeerplaatsen minimaal 138 en maximaal 198.

Er wordt een kiss&ride strook aan de zuidzijde van de Borchsingel gerealiseerd.

Deelconclusie 3: Het aantal van 187 te realiseren parkeerplaatsen benadert het maximaal aantal volgens de richtlijnen noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen moet voldoende zijn voor de te verwachten parkeerbehoefte.

5. Routes

Personenautoverkeer

Het parkeerterrein wordt via 1 aansluiting op de Borchsingel ontsloten. Daarvoor zijn 2 varianten afgewogen op basis van verkeersafwikkeling. Met betrekking tot verkeersafwikkeling verwijzen wij naar onze opmerkingen eerder in deze notitie.

In de het bestemmingsplan wordt een aansluiting op de Ter Borchlaan voor bezoekers van de supermarkt niet benoemd. Wel is aangegeven in bijlage 11 dat door de gemeente Groningen een inritvergunning is verleend vanaf de Ter Borchlaan. In de vergunning zijn voorwaarden gesteld aan het gebruik van de inrit. Een aansluiting van het parkeerterrein op de Ter Borchlaan, al dan niet als tweede aansluiting bovenop de geplande aansluiting op de Borchsingel, is naar onze mening in potentie interessant om een aantal redenen:

- 1 Het verlaagt de verkeersdruk aan de voorzijde bij de scholen;
- 2 Het verlaagt de verkeersdruk op de Borchsingel;
- 3 De verkeersintensiteit op de Ter Borchlaan is lager dan op de Borchsingel waardoor de verkeersafwikkeling van/naar de supermarkt vlotter verloopt.

Uit gesprekken over dit onderwerp is ons gebleken dat er drie overwegingen waren om niet voor ontsluiting op de Ter Borchlaan te kiezen, te weten:

- 1 De supermarkt mag niet leiden tot extra verkeer op de Ter Borchlaan.
- 2 De Ter Borchlaan is smal. In geval van een functie voor de ontsluiting van het parkeerterrein rijdt er meer verkeer op de Ter Borchlaan. De weg zou verbreed moeten worden.
- 3 Verbreden van de Ter Borchlaan zou leiden tot aantasting van het groen langs de weg.

Wij herkennen bovengenoemde overwegingen. Omdat uit de berekeningen van Sweco blijkt dat er geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten zijn, volstaat volgens ons 1 ontsluiting op de Borchsingel.

Deelconclusie 4:

Een ontsluiting van het parkeerterrein op de Borchsingel volstaat

6. Bevoorradersverkeer

De bevoorradersroute loopt over het nieuwe parkeerterrein. De ingang is via de Ter Borchlaan en de uitgang via de Borchsingel. Er is een veiligheidsrisico met bevoorradersverkeer doordat vrachtwagens op het parkeerterrein achteruit naar de losplaats moeten rijden. Het risico daarbij voor conflicten met scholieren is vrijwel uitgesloten doordat specifieke gebruiksregels zijn toegevoegd. Laden en lossen mag niet in een tijdbestek rondom de drukke breng- en haalmomenten van de scholen. Bovendien gaat het om in totaal maximaal 8 bevoorradersvrachtwagens per etmaal waarvan maximaal 7 in de nachtelijke uren. Het merendeel van de bevoorradersmomenten valt dus niet samen met de drukke momenten bij de supermarkt. Dit neemt niet weg dat het scheiden van parkeren en lossen/laden bij het ontwerpen van een nieuwe supermarkt uit oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur heeft.

Deelconclusie 5: met de bevoorradersroute, het ontwerp van het parkeerterrein en met de gemaakte afspraken over bevoorradersmomenten is er alles aan gedaan om het veiligheidsrisico door achteruitrijdende bevoorradersvrachtwagens op het parkeerterrein te beperken.

7. (Brom)fietsverkeer

Door de supermarkt ontstaan er 2 aandachtspunten voor (brom)fietsverkeer:

- 1 In- en uitrit parkeerterrein supermarkt aan de Borchsingel. (Brom)fietsers op de Borchsingel krijgen te maken met automobilisten van/naar het parkeerterrein bij de in- en uitrit van de supermarkt op de Borchsingel. (Brom)fietsers hebben daarbij voorrang. Dit is een potentieel conflictpunt ondanks dat het qua voorrangssituatie goed is vormgegeven.
- 2 Er zijn 2 fietsroutes vanaf de Ter Borchlaan naar de scholen:
 - a) Via de noordelijke route (ter hoogte van de Snip) zullen naar verwachting de meeste fietsers vanaf de Ter Borchlaan naar de scholen rijden. De meeste woningen aan de Ter Borchlaan liggen immers ten noorden van die aansluiting. Deze route is goed vormgegeven.
 - b) Via de zuidelijke route (ter hoogte van Grutto) loopt een route over het parkeerterrein. Dat is een potentieel conflictpunt. De zuidelijke route zal naar verwachting minder vaak gebruikt worden dan de noordelijke route gezien de omvang van het woongebied dat het ontsluit.

Deelconclusie 6: voor (brom)fietsers ontstaan er 2 aandachtspunten door de nieuwe supermarkt.

Aan de zuidzijde van de Borchsingel wordt er voor (brom)fietsers een nieuw eenzijdig, in twee richtingen te berijden fietspad gerealiseerd met een extra oversteekplek van de Borchsingel. Uit de stukken is ons niet duidelijk wat de samenhang met de nieuwe supermarkt is en waarom dit als gevolg van de supermarkt nodig is. Ook is niet duidelijk of het brengen en halen van de kinderen in de huidige situatie een probleem is of dat die worden verwacht bij de verdere ontwikkeling van de wijk; los van de komst van de supermarkt.

Wij zien als voordeel dat (brom)fietsers die naar school gaan door de nieuwe oversteek direct ter hoogte van de scholen kunnen oversteken. Deze zal naar verwachting veel worden gebruikt. De kwaliteit van de oversteekbaarheid (wachtijd) op deze locatie is niet berekend. De oversteekbaarheid is door ons globaal verkend op basis van de berekende verkeersintensiteiten op de Borchsingel. De conclusie is dat er tijdens het drukste moment bij de scholen (brengen van kinderen in de ochtend) voldoende hiaten in de verkeersstroom van de Borchsingel zijn om over te steken. Omdat dit het geval is tijdens de drukke ochtendspits is de oversteekbaarheid op andere piekmomenten bij de school, als er minder verkeer op de Borchsingel is, goed.

Deelconclusie 7: de noodzaak van het tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de Borchsingel als gevolg van de supermarkt is niet onderbouwd.

Deelconclusie 8: de oversteekbaarheid van de Borchsingel voor (brom)fietsers is goed.

8. Voetgangers

De motivatie van de kiss&ride strook aan de zuidzijde van de Borchsingel in relatie tot de supermarkt is ons niet duidelijk. Door deze kiss&ride strook ten zuiden van de Borchsingel zullen er meer oversteken zijn door voetgangers van de Borchsingel dan nu het geval is (de mogelijkheid om kinderen aan de zuidzijde af te zetten bestaat nu immers niet). Voor overstekend voetgangers geldt, net als voor (brom)fietsers, dat er voldoende hiaten in de verkeersstroom zitten om over te steken.

Deelconclusie 9: de noodzaak van de kiss&ride strook aan de zuidzijde van de Borchsingel als gevolg van de supermarkt is niet onderbouwd.

Deelconclusie 10: de oversteekbaarheid van de Borchsingel voor voetgangers is goed.

Bijlage 1: maatgevende momenten

Schooltijden	Tijdsperiode					
	8.00-9.00 uur; start school en ochtendspits	11.00-12.00 uur (11.30 uur); piekmoment volgens CROW	12.00-13.00- 14.00 uur; pauze ochtend / middag	14.00- 16.00 uur; einde school	16.00-17.00 uur; piekmoment volgens Sweco	17.00-18.00 uur; piekmoment volgens CROW
Aanvangstijd ochtend C.B.S. de Rietzanger	8.30 uur					
Aanvangstijd ochtend O.B.S. Ter Borch	8.30 uur					
Eindtijd ochtend C.B.S. de Rietzanger			Continue rooster			
Eindtijd ochtend O.B.S. Ter Borch			12.00 uur			
Aanvangstijd middag C.B.S. de Rietzanger			Continue rooster			
Aanvangstijd middag O.B.S. Ter Borch			13.00 uur			
Eindtijd middag C.B.S. de Rietzanger				14.45 uur		
Eindtijd middag O.B.S. Ter Borch				15.00 uur		
Uur intensiteit Borchlaan in aantal motorvoertuigen per uur ter hoogte van het Borchkwartier	410	190	210	250	360	460