

Hoort bij raadsbesluit nr. 1032
van 9 november 2020
de griffier,



Adviesburo Verkeer & Mobiliteit

**Parkeer- en verkeersonderzoek
Deken Scholtenstraat/Glindestraat
Oldenzaal**



Keypoint Consultancy bv

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29

Vestiging Utrecht

Ganzenmarkt 6
3512 GD Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu

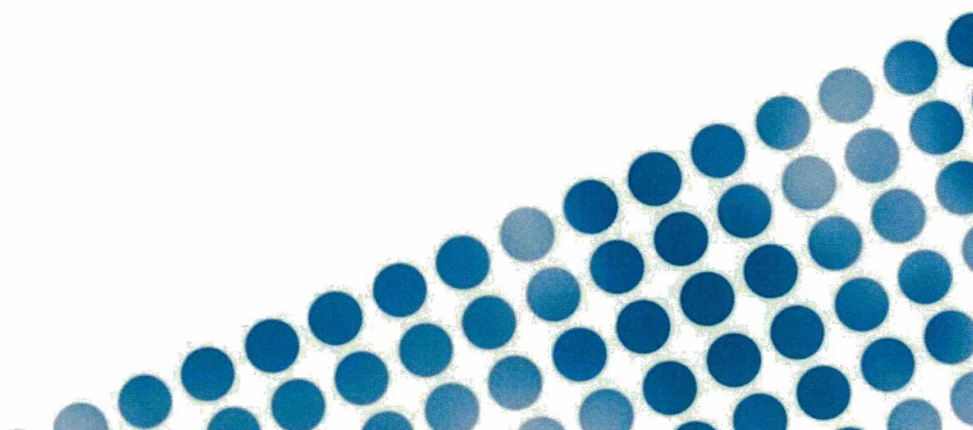
Opdrachtgever:	Gemeente Oldenzaal
Titel rapport:	Parkeer- en verkeersonderzoek Deken Scholtenstraat/Glindestraat Oldenzaal
Versie:	2.1
Status:	Definitief
Projectleider:	Dr. Ir. H. Schotman
Datum:	10 april 2020

Niets uit dit rapport mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Outline onderzoek	3
3	Normberekening parkeerbehoefte.....	4
3.1	Berekende parkeernorm	4
3.2	Onderbouwing berekening	4
4	Parkeeronderzoek.....	6
4.1	Werkwijze.....	6
4.2	Resultaten	8
5	Verkeersveiligheidsanalyse	11
5.1	Duurzaam Veilig	11
5.2	Opvallende zaken	13
5.3	Toekomst	14
6	Onderzoek alternatieven.....	15
6.1	Algemeen	15
6.2	Alternatieve maatregelen zonder uitbreiding	15
6.3	Alternatieve maatregelen met uitbreiding	18
6.4	Alternatieve locaties uitbreiding parkeercapaciteit.....	20
7	Logistiek.....	22
7.1	Verkeerskundige visie	22
7.2	Praktische visie	23
8	Conclusie.....	24
8.1	Parkeerdruk	24
8.2	Parkeerregulering	24
8.3	Verkeersveiligheid	25
8.4	Alternatieven	25
8.5	Invloed van extra parkeercapaciteit	25
9	Aanbevelingen	26
9.1	Herinrichten parkeergebied	26
9.2	Logistieke routing	26



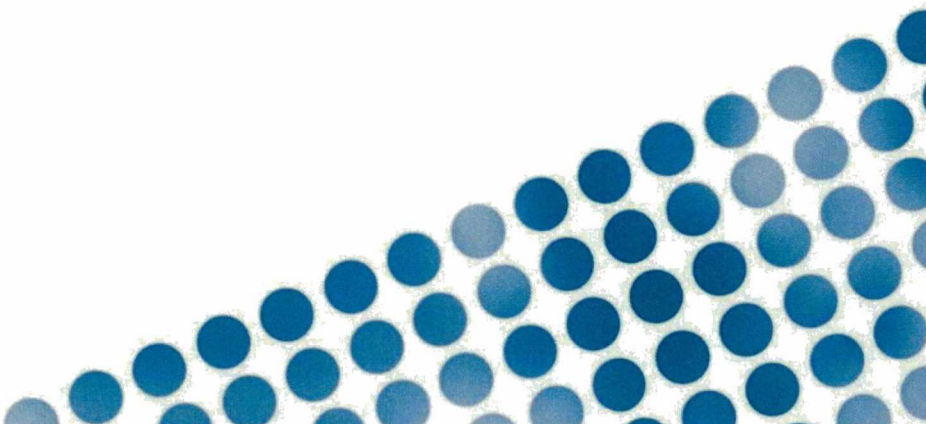
1 Inleiding

De omgeving Deken Scholtenstraat/Glindestraat in Oldenzaal laat zich kenmerken door een hoge parkeerdruk. Samen met de ligging van de supermarkt midden in een woonwijk leidt dit tot knelpunten met betrekking tot parkeren. Om de parkeersituatie in het gebied te verbeteren, bestaan plannen om de parkeer capaciteit ter hoogte van de Jumbo supermarkt aan de Deken Scholtenstraat (fig. 1) uit te breiden.

Het toevoegen van parkeer capaciteit kan effecten hebben op de hoeveelheid verkeersbewegingen en de verkeersveiligheid in de buurt. De Gemeente Oldenzaal heeft Keypoint Consultancy gevraagd een integraal parkeer- en verkeersonderzoek uit te voeren om de huidige situatie in kaart te brengen. De voorliggende rapportage behandelt de bevindingen van dit onderzoek.



Figuur 1: Omgeving Jumbo supermarkt

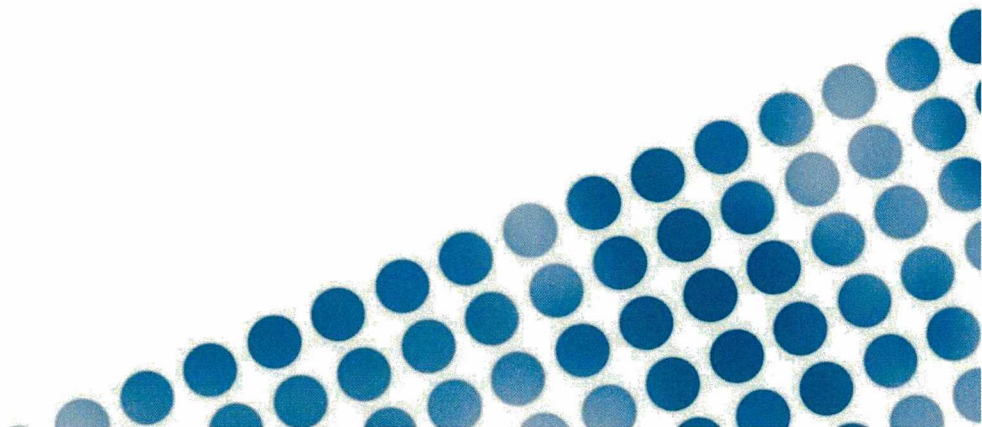


2 Outline onderzoek

Het uitgevoerde onderzoek richtte zich op de parkeersituatie en verkeers(veiligheids)situatie. Het fundament voor het uitgevoerde onderzoek is een parkeerdrukmeting en parkeermotiefbepaling in het onderzoeksgebied. Dit onderzoek wordt behandeld in hoofdstuk 4. Aanvullend zijn verschillende berekeningen en analyses uitgevoerd om de huidige verkeers- en parkeersituatie van meerdere kanten te belichten. Hieronder vallen:

- Een normberekening van de parkeerbehoefte in de directe omgeving van de Jumbo (hoofdstuk 3);
- Een verkeersveiligheidsanalyse van de omgeving (hoofdstuk 5);
- Een verkenning van alternatieven voor uitbreiding van de parkeercapaciteit (hoofdstuk 6).

De hoofdstukken hierna behandelen de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de aanvullende berekeningen en analyses. Hoofdstuk 7 geeft de conclusies van het onderzoek weer. Hoofdstuk 8 geeft aanbevelingen.



3 Normberekening parkeerbehoefte

Voor een normberekening van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen in het gebied is gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals die in de Nota Parkeernormen 2018¹ van de Gemeente Oldenzaal zijn opgenomen. Waar parkeernormen ontbreken, zijn de normen gebruikt zoals die door het CROW zijn opgesteld².

De parkeerbehoefte is berekend voor de openbare ruimte in de directe omgeving van de Jumbo Kuipers. Dit zijn de straten: Glindestraat, Herman Bodestraat en de gehele Deken Scholtenstraat (zie fig. 2).

3.1 Berekende parkeernorm

Op basis van de berekeningen (te vinden in Bijlage A) zijn totaal maximaal **212** parkeerplaatsen nodig in het gebied. In de *huidige* situatie beschikt het gebied over 187 formeel te gebruiken parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is exclusief de niet-reguliere parkeerruimte op trottoirs en parkeerruimte op privéterreinen, zoals opritten bij woningen. Dit komt in de genoemde straten neer op een tekort van 25 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

3.2 Onderbouwing berekening

De mate van stedelijkheid in dit gebied is matig stedelijk en heeft als locatie: schil centrum. Voor de berekeningen is uitgegaan van de volgende parkeernormen:

- Afgerond 1,75³ pp per woning (incl. 0,3 voor bezoekersparkeren);
- 3 pp per 100m² voor twee detailhandelsbedrijven²;
- 4,6 pp per 100m² voor een fullservice supermarkt.

¹ <https://www.oldenzaal.nl/sites/default/files/bijlage-2-nota-parkeernormen.pdf>

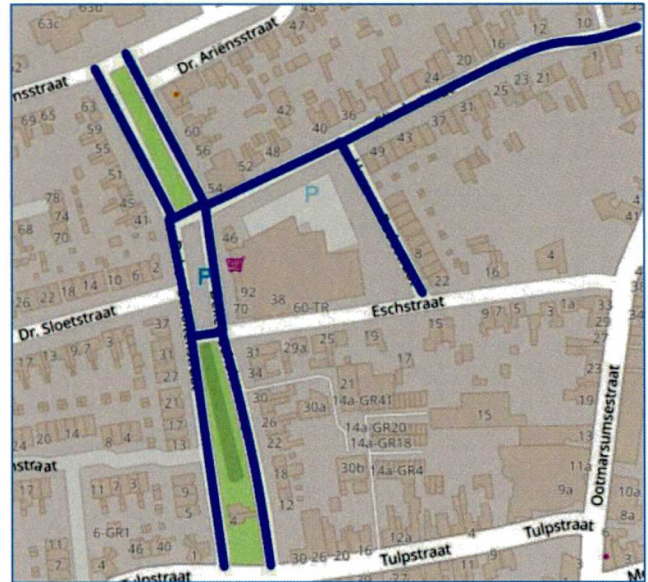
² CROW (2018). Toekomstbestendig parkeren - kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 381

³ Voor dit rekenkundig gemiddelde is gebruik gemaakt van de volgende grove verdeling van het meetgebied: ½ hoek/tussenwoningen, ½ 2-onder-1 kapwoningen.



Bij de berekeningen is rekening gehouden met dubbelgebruik. Dit houdt in dat de verschillende functies in het gebied verschillende piektijden kennen wat betreft parkeerbezetting. Het rekenkundig combineren van parkeernormen per functie zorgt voor een realistischer inschatting van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen in een gebied. De gehanteerde percentages voor dubbelgebruik zijn per functie bepaald volgens de Oldenzaalse parkeernota, die is gebaseerd op de normen van het CROW (CROW, 2018).

In de drie straten bevinden zich 91 woonhuizen, een supermarkt met een winkeloppervlak van 2097 m² en twee detailhandelszaken, een kapper en een slager, met een winkeloppervlak van respectievelijk 75 m² en 360 m². Deze informatie is opgehaald uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (ontwikkeld door Kadaster)⁴.



Figuur 2: Directe omgeving Jumbo.

⁴ BAGviewer. (2019). Basisregistratie adressen en gebouwen. Opgehaald van <https://bagviewer.kadaster.nl>

4 Parkeeronderzoek

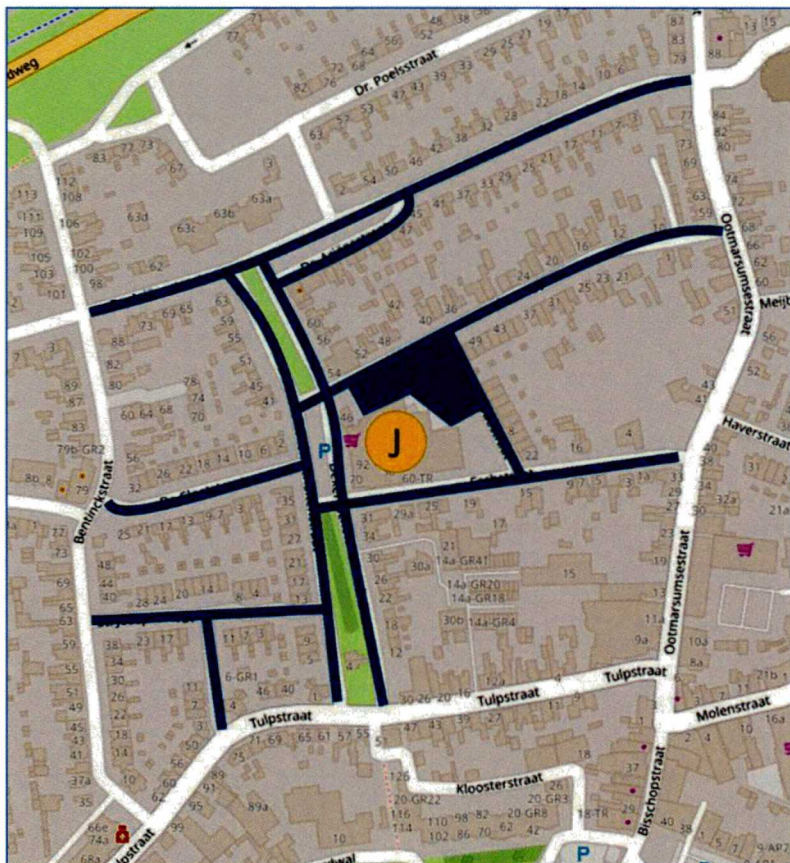
Het fundament van het uitgevoerde onderzoek wordt gevormd door het parkeeronderzoek, waarin zowel de parkeerdruk over de dag als de parkeermotieven in kaart zijn gebracht.

4.1 Werkwijze

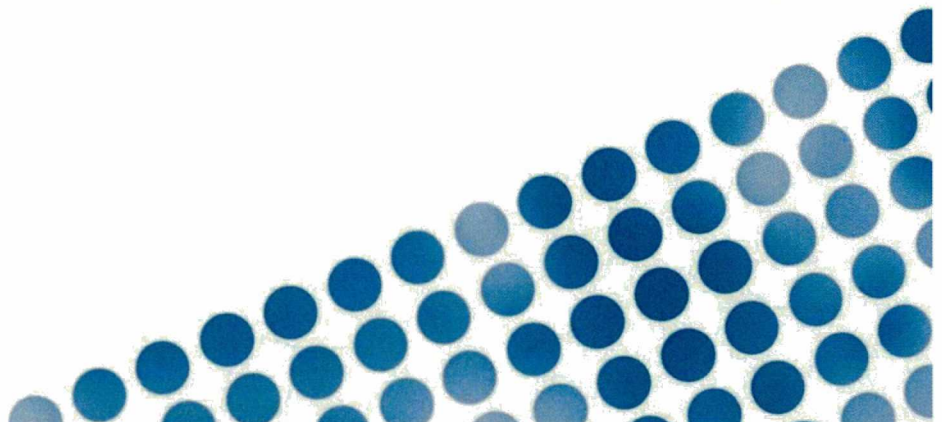
De resultaten van het parkeeronderzoek zijn te vinden in Bijlage B. Alvorens de resultaten van het parkeeronderzoek te bespreken wordt de werkwijze van het onderzoek beschreven.

4.1.1 Locatie

In Figuur 3 zijn de straten in het gebied weergegeven waar het parkeeronderzoek is uitgevoerd. Het betreft de Deken Scholtenstraat, Glindestraat en de omliggende straten. Binnen het gebied worden drie parkeermotieven onderscheiden: bewoners, bezoekers en langparkeeders. In Paragraaf 4.1.4 worden deze motieven verder uitgewerkt.



Figuur 3: Onderzoeksgedeb parkeeronderzoek. Blauw: deelnemende straten en parkeerterrein. Geel: Jumbo vestiging.



4.1.2 Tijden

Voor het parkeeronderzoek zijn de volgende meetmomenten aangehouden:

- Dinsdag 4 februari 2020: 05:00u - 17:00u
- Vrijdag 7 februari 2020: 16:00u - 22:00u
- Zaterdag 8 februari 2020: 09:00u - 17:00u

De meetmomenten worden representatief geacht om de drie typen motief, parkeerdruk en parkeerbezetting in kaart te brengen en te onderscheiden:

- De dinsdagmeting geeft de parkeerdruk weer van een gangbare, doordeweekse dag. Dit geeft inzicht in het basisniveau parkeerbehoefte in het onderzoeksgebied;
- De vrijdag- en zaterdagmeting geven inzicht in de ontwikkeling van de parkeerdruk en de piekdruk in het gebied. Vrijdag en zaterdag gelden als drukste dagen voor supermarkten;
- Tot slot komen op vrijdagavond (koopavond) en zaterdag veel bezoekers van buiten de stad. De genoemde meetmomenten zijn geschikt om deze bezoekers ook in kaart te brengen.

Op zaterdag 15 februari is tenslotte een validatiemeting uitgevoerd. Deze meting biedt inzicht in de bandbreedte van parkeerdruk in het gebied. Zo worden eventuele meetextremen inzichtelijk gemaakt.

4.1.3 Aanpak

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd door met een interval van één uur een ronde door het gebied te maken en per wegsegment (van kruispunt tot kruispunt) de kentekens te noteren van voertuigen die op de openbare weg geparkeerd staan. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen voertuigen die conform (op straat, in vakken, en niet belemmerend voor overig verkeer) en niet conform de verkeersregels (op het trottoir en/of belemmerend voor overig verkeer) staan geparkeerd.

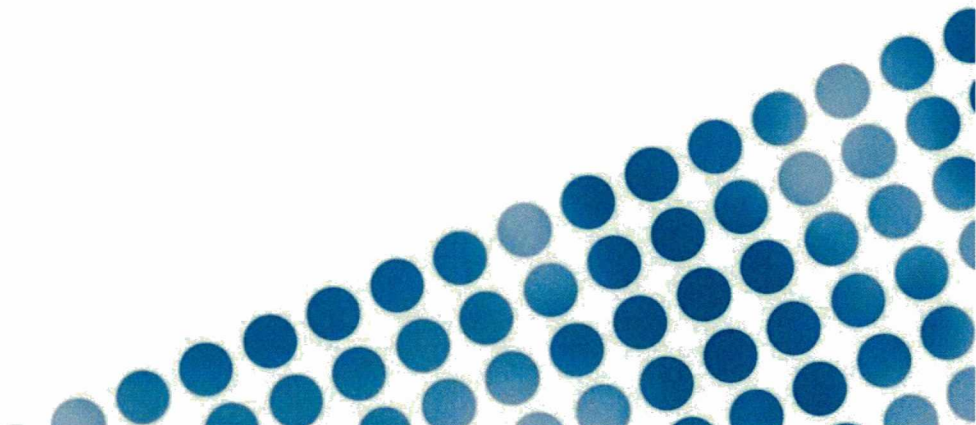
Om de parkeerdruk te berekenen is tijdens het parkeeronderzoek de capaciteit van de verschillende wegsegmenten bepaald. Dit is het aantal plaatsen waar wettelijk geparkeerd kan worden. Het betreft zowel parkeervakken als plaatsen langs de weg waar geen parkeerverbod geldt, waar het niet te dicht bij een kruising of bocht is en waar het verkeer niet gehinderd wordt door parkeren.

4.1.4 Verwerking data

De telgegevens zijn op invulformulieren genoteerd. Vervolgens zijn de invulformulieren gedigitaliseerd, waarna de formulieren zijn vernietigd. Na de digitalisatie is een foutencheck uitgevoerd op de kentekens om eventuele invoerfouten te corrigeren. Na deze correctie zijn de kentekens gepseudonimiseerd, waardoor vanuit het databestand de kentekens niet meer te herleiden zijn, maar het wel mogelijk is om te constateren of een specifiek voertuig meerdere keren in de dataset voorkomt.

Alle geregistreerde voertuigen zijn verdeeld in drie categorieën:

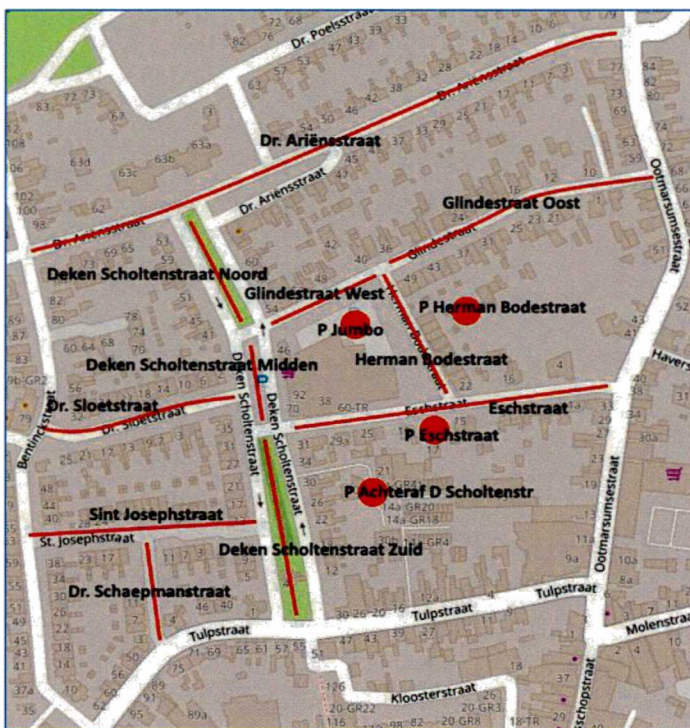
- Bewoners;
- Langparkeerders;
- Kortparkeerders.



De definitie voor bewoners is: voertuigen die op de dinsdagmeting om 5:00u in het gebied geparkeerd stonden. Het is uiteraard mogelijk dat er op dat moment voertuigen geparkeerd stonden die niet van bewoners waren of dat er op dat moment bewoners waren die hun auto niet in dit gebied hadden geparkeerd. Daarom is deze definitie niet helemaal sluitend, maar een goede benadering.

Een langparkeerder is een voertuig dat minimaal twee metingen achter elkaar (dus met een tussenpoos van een uur) in hetzelfde segment geparkeerd staat, maar die niet in de categorie bewoner valt. Kortparkeerders zijn voertuigen die maar één keer geregistreerd zijn in een segment en niet in de categorie bewoners vallen. Kortparkeerders kunnen wel meerdere keren in de dataset voorkomen, maar dan zijn ze niet tweemaal achter elkaar in hetzelfde segment geregistreerd.

Voor de weergave van de resultaten is de parkeerdruk opgedeeld per parkeermotief. Ook is weergegeven welk aandeel niet conform regelgeving geparkeerd staat. Voor de weergave van de resultaten zijn verschillende wegsegmenten samengevoegd tot gebieden. Hierdoor kan per gebied worden weergegeven wat de parkeerdruk is. De verdeling van gebieden is te zien in Figuur 4. Veelal zijn deze gebieden straten of delen van straten.



Figuur 4: Verdeling van het gebied.

4.1.5 Validatiemeting

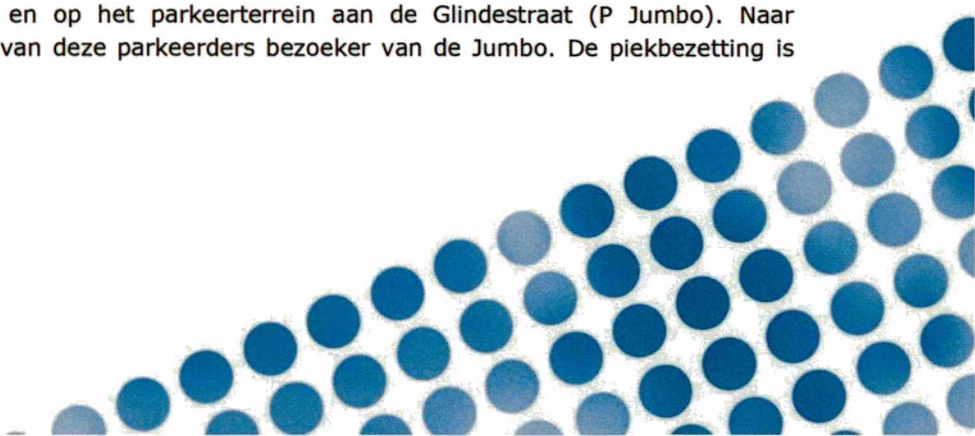
Op zaterdag 15 februari is een validatiemeting uitgevoerd. Bij deze metingen zijn geen kentekens genoteerd, maar alleen de hoeveelheden wel en niet conform regelgeving geparkeerde voertuigen. Deze meting geeft inzicht in hoe de parkeerdruk op beide dagen zich tot elkaar verhoudt.

4.2 Resultaten

Alle resultaten van de parkeermetingen en van de validatiemeting zijn te vinden in Bijlage B. Bij het bespreken van de resultaten wordt naar deze figuren verwezen.

4.2.1 Parkeerdruk rondom Jumbo

Vanuit de parkeermeting blijkt dat veruit de meeste kortparkeerders parkeren in het gebied van Deken Scholtenstraat Midden en op het parkeerterrein aan de Glindestraat (P Jumbo). Naar verwachting is het merendeel van deze parkeerders bezoeker van de Jumbo. De piekbezetting is



waargenomen op zaterdag aan het begin van de middag. Beide gebieden vertoonden een piekbezetting van 100%.

Op deze piekmomenten valt op dat de parkeerdruk in een aantal gebieden aansluitend op de twee meest gebruikte parkeergebieden toeneemt. Dit geldt vooral voor het noordelijke deel van de Deken Scholtenstraat (van 90% naar over de 100%) en in mindere mate voor de Dr. Sloetstraat (van 80% naar 90 tot 100%), de Eschstraat (100-150%) en de Glindestraat (uitschieters tot 300%, echter bij een capaciteit van 4 parkeerplaatsen). Deze pieken ontstaan wanneer de parkeerterreinen de maximumcapaciteit benaderen. Dit wijst erop dat deze gebieden vrijwel uitsluitend gebruikt worden als overloop voor kortparkeren. Verder viel tijdens de telling op dat er op zaterdagmiddag tijdens de piek veel zoekverkeer aanwezig was, op zoek naar een parkeerplaats.

4.2.2 Validatiemeting

In de twee gebieden die het meest gebruikt worden voor kortparkeren bij de Jumbo valt op dat de parkeerdruk op 15 februari iets lager was dan op 8 februari. Waar bijvoorbeeld om 14:00u het parkeerterrein van de Jumbo en het parkeerterrein aan de Deken Scholtenstraat 8 februari voor 100% bezet waren, was dit op 15 februari respectievelijk 85% en 75%.

Wat verder opvalt tijdens piekmomenten is de lagere parkeerdruk op 15 februari in de eerder genoemde overloopgebieden. Op het piekmoment van 14:00u is bijvoorbeeld de parkeerdruk op het noordelijke deel van de Deken Scholtenstraat (het meest gebruikte overloopgebied voor kortparkeerders tijdens pieken), op 8 februari 100% en op 15 februari slechts 65%. Ook is in de Dr. Sloetstraat op de dag van de validatiemeting een lagere parkeerdruk waargenomen, al kan dat niet geheel aan kortparkeerders worden toegeschreven.

4.2.3 Overige uitkomsten

Een tweetal zaken viel op tijdens de meting op 8 februari. In de eerste plaats bleek de supermarkt op de zaterdag, in het kader van carnaval, een scherpe aanbieding voor bierkratten te hebben. Dit kan het beeld van de parkeerdruk naar boven toe beïnvloeden. Daarnaast vond er op 8 februari rond het piekmoment van 14:00u een demonstratie van de brandweer plaats, vlak voor het parkeerterrein aan de Glindestraat. Hierdoor liep het verkeer lichte hinder op. Een beeld hiervan is te zien in Figuur 5. Mogelijk was het om deze redenen iets drukker in het gebied dan op een "reguliere" zaterdag.

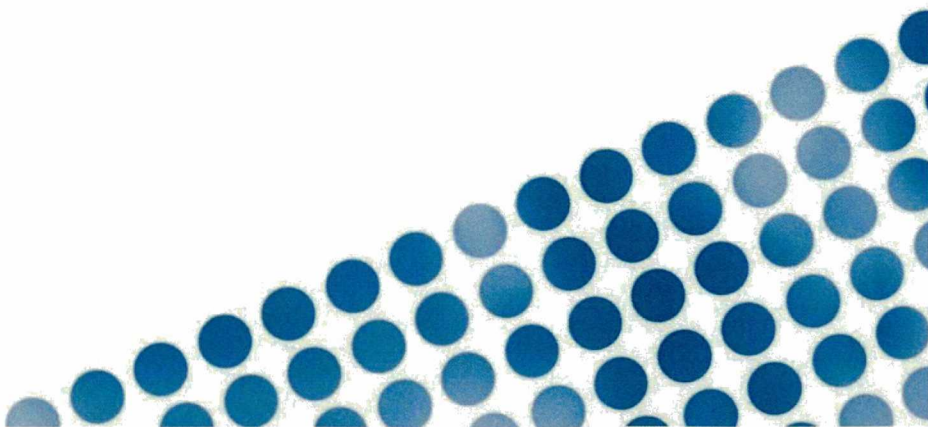


Figuur 5: Demonstratie brandweer op 8 februari.

Tijdens de meting van 15 februari vertoont het gehele gebied juist een minder hoge parkeerdruk. Deze zaterdag was de eerste dag van de voorjaarsvakantie, wat geresulteerd kan hebben in minder

bewoners en minder kortparkeerders in de omgeving. Dit blijkt in ieder geval uit het feit dat de straten waar relatief veel bewoners geparkeerd staan tijdens de meting van 15 februari ook rustiger waren. Om deze redenen dienen de beide zaterdagmetingen vooral als uiteinden van een bandbreedte beschouwd te worden. 8 februari zit aan de hoge kant van de bandbreedte, 15 februari aan de lage kant.

Een andere uitkomst, die niet direct te maken heeft met parkeerders voor Jumbo, is dat in het zuiden van het gebied (zuidelijk deel van de Deken Scholtenstraat en in de Dr. Schaepmanstraat), is het hoge aandeel langparkeerders (resp. maximaal 50% tot 70% van het totaal aantal parkeerders). Waarschijnlijk hebben deze langparkeerders het centrum van Oldenzaal als bestemming en parkeren ze in het onderzoeksgebied vanwege het betaald parkeren in het centrum. Deze langparkeerders zorgen voor een hoge parkeerdruk, wat resulteert in minder ruimte voor bewoners om in de buurt van hun huis te kunnen parkeren.



5 Verkeersveiligheidsanalyse

Verkeerskundig onderzoek naar de huidige inrichting van het gebied Deken Scholtenstraat/Glindestraat is van belang voor een goed beeld van de verkeersveiligheid en de mogelijke effecten door eventuele uitbreiding van de parkeercapaciteit. Dit hoofdstuk gaat in op de uitgevoerde schouw en geeft inzicht in bovenstaande punten.

5.1 Duurzaam Veilig

De schouw is uitgevoerd aan de hand van de verkeersveiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is de in Nederland wijd gebruikte visie om het wegennet op een verkeersveilige manier in te richten. Sinds 2018 wordt Duurzaam Veilig 3 (DV3) gehanteerd⁵, wat uitgaat van vijf verkeersveiligheidsprincipes:

1. Functionaliteit;
2. (Bio)mechanica;
3. Psychologica;
4. Verantwoordelijkheid;
5. Leren en innoveren.

Dit hoofdstuk behandelt per principe de belangrijkste bevindingen voor het onderzoeksgebied.

5.1.1 Functionaliteit

De wegen rond Jumbo Kuipers hebben als functie erftoegangsweg. Er wordt voornamelijk uitgewisseld op de wegvakken (zoals parkeren, wegrijden, stilstaan) en op kruispunten. Er is geen sprake van een doorgaande route voor auto's en fietsers. Autoverkeer in het gebied heeft vooral een bestemming in het gebied. Daarnaast blijkt uit fietsdata van Cycleprint⁶ dat de meeste fietsers over de Ootmarsumsestraat rijden, welke ook is ingericht als fietsstraat (zie afb. 6).



Figuur 6: Lichtblauw = lage intensiteit, groen = hogere intensiteit

5.1.2 (Bio)mechanica

Biomechanica gaat uit van de fysieke kwetsbaarheid van mensen en voorwerpen. Bij het principe (bio)mechanica hoort onder andere scheiding en afstemming van verkeersstromen en vervoerswijzen, bijvoorbeeld het scheiden van snelheid, massa en richting. In het onderzoeksgebied blijkt dat aan dit ontwerpprincipe redelijk wordt voldaan. De relatief smalle straten en klinkers zorgen

⁵ <https://www.swov.nl/en/publication/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030>

⁶ Bron: www.cycleprint.eu

ervoor dat auto's geen hoge snelheden halen. Het verschil in snelheid tussen auto's en fietsers is daarmee tamelijk laag.

Er is ook weinig verschil in massa, er rijdt bijvoorbeeld weinig zwaar verkeer en leveranciers hebben een laad- en losstation aan de zijanten van de Jumbo (zie pijlen fig. 7), waar weinig verkeer komt.



Figuur 7 De pijlen geven aan waar de laad- en losstations zijn

Eenrichtingsverkeer

De Deken Scholtenstraat is een gesplitste weg met in het midden een groenstrook en voor de Jumbo een parkeergelegenheid. De straat is ingericht als een éénrichtingsstraat met langsparkeren. Hierdoor zijn de richtingen van auto's gescheiden, echter geldt dit niet voor fietsers. Deze mogen wel in beide richtingen rijden, wat in de basis minder verkeersveilig is. Vooral bij de parkeervakken aan de Deken Scholtenstraat, waar automobilisten parkeerbewegingen uitvoeren, is er veel aandacht nodig om beide fietsrichtingen in de gaten te houden. Hierdoor is het voor fietsers minder aantrekkelijk om door de Deken Scholtenstraat te fietsen. Het alternatief is om voor fietsers ook eenrichtingsverkeer in te stellen. De ervaring leert echter dat fietsers dit beperkt opvolgen. De huidige situatie is daarom vanuit verkeersveiligheidsoogpunt voor fietsers het minst onwenselijk.

Passeerruimte

De ruimte om een verkeersdeelnemer in te halen of te ontwijken is beperkt maar voldoende. Met +/- 4 meter is de Deken Scholtenstraat (in beide richtingen) ruim genoeg om een fietser in te halen als automobilist of om als fietser een parkerende of wegrijdende auto te ontwijken.

5.1.3 Psychologica

Het ontwerpprincipe psychologica gaat over de afstemming van de verkeersomgeving op de competenties van verkeersdeelnemers. Over het algemeen werkt het éénrichtingssysteem goed. Oudere verkeersdeelnemers kunnen meer moeite hebben met de weginrichting door het relatief hoge aantal kruispunten in een kleine omgeving.

Ongevallen

Het relatief hoge aantal verkeersbewegingen in de Deken Scholtenstraat vraagt enige concentratie van de verkeersdeelnemer. Deze verlaagt hierdoor automatisch de snelheid en let beter op. Toch zit een ongeval in een klein hoekje. In de ongevallen/snelheidsdata van VIA.stat is te zien dat in de periode van 1 januari 2014 tot 17 februari 2020 op de Deken Scholtenstraat 7 ongevallen hebben plaatsgevonden. Hier waren voornamelijk auto's bij betrokken en het heeft niet tot letsel geleid. 7 ongevallen in 6 jaar tijd is niet hoog, maar er moet wel worden vermeld dat de data is gebaseerd op politiegegevens. Ongevallen waar geen politie bij betrokken is, zijn hier niet in meegenomen.

Snelheid

In het hele gebied liggen de gemiddelde snelheid en v85 onder de maximumsnelheid. De snelheid op de Deken Scholtenstraat van noord naar zuid ligt volgens data van VIA.stat iets te hoog (v85 van



33,9 km/u). Van zuid naar noord ligt de V85 op 25 km/u. Ook op de Dr. Ariënsstraat ligt de v85 iets boven het maximum (v85 van 35 km/u).

Gedrag

In het ontwerpprincipe psychologica geldt ook dat veilig gedrag zo min mogelijk afhankelijk dient te zijn van individuele keuzes van verkeersdeelnemers. In de Deken Scholtenstraat is veilig gedrag wel afhankelijk van individuele keuzes van deelnemers, bijvoorbeeld bij het parkeren of bij het kruispunt Glindestraat/Deken Scholtenstraat, waar weggebruikers bij drukte om elkaar heen moeten draaien. Doordat de verkeersdeelnemers in dit gebied sociaal met elkaar om lijken te gaan, de snelheid laag ligt en men op elkaar let, is het aantal conflictsituaties in de Deken Scholtenstraat beperkt.

5.1.4 Verantwoordelijkheid

Bij het principe verantwoordelijkheid gaat het in dit geval over vergevingsgezindheid. Vergevingsgezindheid wil zeggen dat een weg zo is ontworpen en ingericht dat fouten van weggebruikers opgevangen kunnen worden. In de grootste delen van de Deken Scholtenstraat is deze redelijk. Echter ter hoogte van de parkeervakken aan weerszijden van de weg is de vergevingsgezindheid lager vanwege de geparkeerde voertuigen. Bij de twee andere wegvakken (noord- en zuidkant Deken Scholtenstraat) is dit beter geregeld door een groenstrook in het midden. Hierdoor bestaat er goed overzicht en een goede uitwijkmogelijkheid.

5.1.5 Leren en innoveren

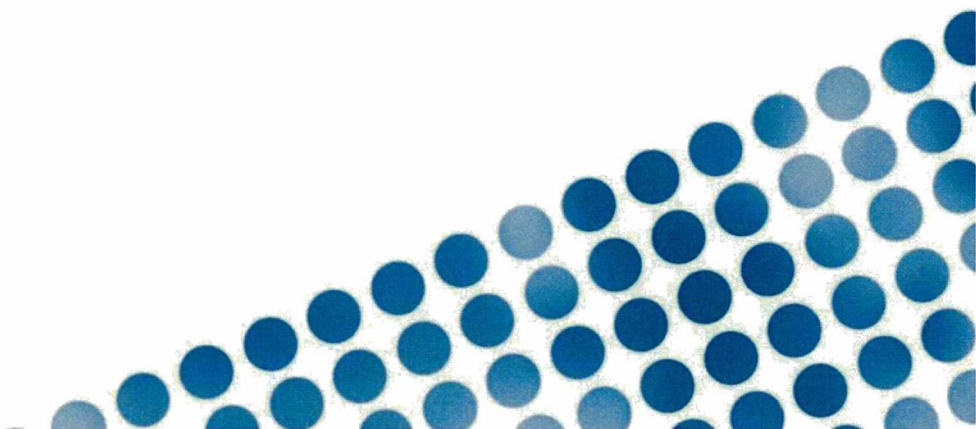
Leren en innoveren gaat uit van de zogenaamde "Do-Check-Act" benadering, waarin het verkeerssysteem als adaptief systeem wordt beschouwd. Op basis van onderzoek en inzichten kunnen veranderingen worden doorgevoerd. Deze veranderingen dienen te worden gemonitord, geëvalueerd en indien nodig worden bijgesteld. Voor de uitgevoerde verkeersveiligheidsanalyse is deze stap buiten beschouwing gelaten. Belangrijk is om eventuele verkeerskundige en ruimtelijke aanpassingen aan het onderzoeksgebied goed te monitoren en naar wens bij te stellen.

5.2 Opvallende zaken

Aanvullend op de ontwerpprincipes, viel tijdens de schouw een aantal zaken op.

Oversteekplaatsen

Rijdende en geparkeerde auto's nemen een prominente plek in het gebied in. Voor voetgangers resulteert dit in onoverzichtelijke situaties en een soms onduidelijke inrichting. Oversteekplaatsen zijn bijvoorbeeld niet goed aangegeven en auto's staan soms voor de verlaging van het trottoir, waardoor mindervaliden er niet langs kunnen.



Fietsparkeerplaatsen

Het aantal fietsparkeerplaatsen op en rond het terrein van de Jumbo valt weliswaar binnen de normen van CROW⁷, maar is gedeeltelijk beperkt toegankelijk. Zoals eerder vermeld wordt er vooral ingezet op het autoparkeren.

Zoekverkeer

Bij drukte ontstaat zoekverkeer op de Deken Scholtenstraat. Dit kan gevaar opleveren voor bijvoorbeeld fietsers die van beide richtingen komen of voor voetgangers die over het hoofd worden gezien. Automobilisten die vanaf het centrum komen, willen graag zo dicht mogelijk bij de ingang parkeren en dat is in de Deken Scholtenstraat.

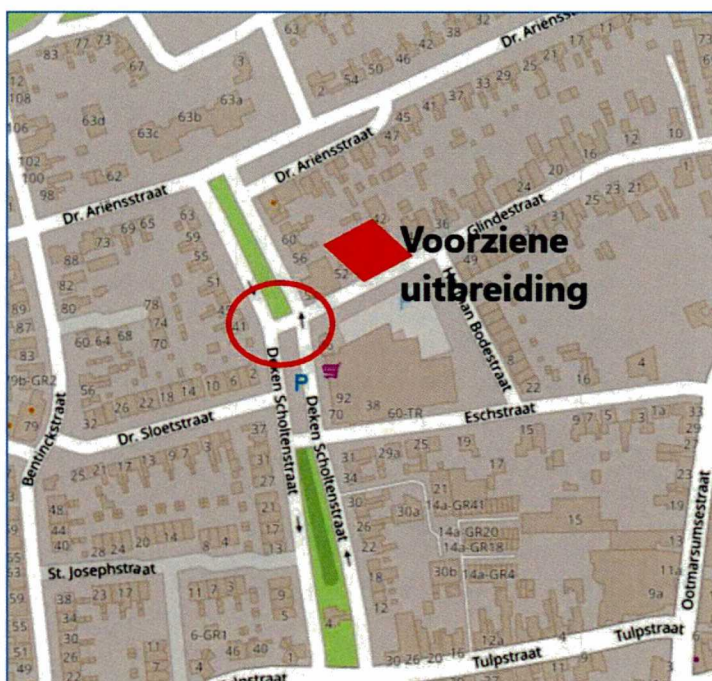
Parkeermanoeuvres

Het viel op dat geparkeerde auto's aan de Deken Scholtenstraat bij achteruitrijden vrij strak langs de parkeervakken manoeuvreerden. Ze lieten ruimte over voor passerende fietsers, wat erop duidt dat men rekening houdt met het overige verkeer. Toch liggen conflicten tussen fietsers en auto's op de loer.

5.3 Toekomst

Het kruispunt Deken Scholtenstraat/Glindestraat (zie cirkel fig. 8) is verreweg het drukste kruispunt in het gebied.

In een situatie waar een extra parkeerplaats van ongeveer 40 plaatsen wordt toegevoegd, is het aannemelijk dat dit kruispunt verder wordt belast. Dit komt door meer autobewegingen naar de nieuwe parkeerplaats vanuit de richting van het centrum. De oversteekbaarheid en overzichtelijkheid voor voetgangers en fietsers is op dit kruispunt een aandachtspunt. Mogelijke toename van verkeer kan ervoor zorgen dat oversteekbaarheid en overzichtelijkheid verslechteren. Dit beïnvloedt de verkeersveiligheid in negatieve zin.



Figuur 8: Kruispunt Glindestraat – Deken Scholtenstraat en locatie voorziene uitbreiding.

⁷ Totaal 76 rekken beschikbaar: 36 rekken op het parkeerterrein aan de Glindestraat en 40 rekken aan de Deken Scholtenstraat. Volgens CROW is bij het bruto vloeroppervlak van de Jumbo (2097m²) tussen de 34 en 90 fietsparkeerplaatsen nodig.



6 Onderzoek alternatieven

Uit voorgaand onderzoek blijkt de parkeercapaciteit in het gebied beperkt en de parkeerdruk hoog. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is een van de mogelijkheden om de situatie te verbeteren. Toch levert uitbreiding van parkeercapaciteit niet enkel voordelen op. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van het gebied kunnen verslechteren. Daarom is het enerzijds wenselijk om binnen de huidige situatie te onderzoeken welke alternatieve maatregelen mogelijk zijn. Anderzijds is het van belang te onderzoeken hoe de negatieve effecten van capaciteitsuitbreiding zoveel mogelijk verminderd kunnen worden.

Dit hoofdstuk onderscheidt twee scenario's: maatregelen *zonder* uitbreiding en maatregelen *met* uitbreiding. Voor de scenario's zijn maatregelen uitgewerkt volgens "de drie e's" voor verkeersveiligheid⁸: engineering, education en enforcement. Vertaald gaat dit over respectievelijk: Fysieke maatregelen, opleiding/communicatie en handhaving. Voor beide scenario's geldt dat maatregelen nooit op zich staan. In combinatie kunnen ze versterkend werken. Tevens verkent dit hoofdstuk de mogelijkheden van uitbreiding op een andere locatie.

6.1 Algemeen

Tijdens de schouw viel op dat het fietsgebruik in het gebied beperkt is. Dit kan meerdere oorzaken hebben. Algeheel geeft de gemeente aan dat fietsgebruik in verschillende gebieden van Oldenzaal minder is dan gewenst. De (beperkte) hoogteverschillen in de stad kunnen daaraan ten grondslag liggen. Specifiek voor het gebied rondom de Jumbo kan de hoeveelheid boodschappen het noodzakelijk maken de auto te gebruiken. Ook kan een onaantrekkelijke omgeving zorgen voor verminderd fietsgebruik. Uit de schouw bleek dat de aantrekkelijkheid voor fietsers vooral in de omgeving rondom de Deken Scholtenstraat laag is. Dit wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door veel geparkeerde auto's en een beperkt overzicht. Tot slot voldoet de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen weliswaar aan de parkeernorm, maar is de stalling aan de Deken Scholtenstraat ietwat weggestopt en beperkt toegankelijk.

Ongeacht de aanleg van extra parkeercapaciteit zou het vergroten van de aantrekkelijkheid voor fietsverkeer kansrijk zijn om de ervaren verkeersoverlast te verminderen. Uit verschillende onderzoeken blijkt bovendien dat het belang van autoverkeer voor een supermarkt vaak wordt overschat. CROW geeft bijvoorbeeld aan dat fietsende supermarktbezoekers per bezoek weliswaar minder uitgeven, maar vaker langskomen en zo per saldo meer geld uitgeven⁹.

6.2 Alternatieve maatregelen zonder uitbreiding

Deze paragraaf gaat in op maatregelen om de parkeerdruk in de omgeving te verlagen, zonder dat aanleg van extra parkeercapaciteit nodig is.

⁸ SWOV (2010). Integraal beleid voor verkeersveiligheid: wat houdt dat eigenlijk in?

⁹<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>



6.2.1 Fysisieke maatregelen

Zoals vermeld is de aantrekkelijkheid voor fietsers in de omgeving rondom de Jumbo beperkt. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit te verbeteren.

Fietsenstallingen

De huidige fietsenstallingen (onder de overkapping aan de Deken Scholtenstraat en op het parkeerterrein aan de Glindestraat) bestaan uit eenvoudige rekken. Verder zijn de rekken onder de overkapping lastig toegankelijk. De aanrijdroute is smal en gedeeld met een looproute (zie fig. 9). Verder maakt de afscheiding tussen parkeerplaatsen en rekken het aangezicht ietwat "propperig".



Figuur 9 Toegang tot fietsenstalling

Kansen liggen in het beter aanwijzen en het toegankelijker maken van de fietsparkeervoorzieningen. Een voorbeeld is duidelijke markering rondom de rekken op het parkeerterrein, zodat de "fietsruimte" duidelijk wordt gescheiden van de "autoruimte". Een ander voorbeeld is het verwijderen van de afscheiding bij de overkapping, zodat een opener geheel ontstaat. Verplaatsen van fietsenrekken tegen de gevel van de Jumbo versterkt dit effect. Aanvullend past hierbij het "opofferen" van dwarsparkeervakken, echter is dit gegeven de hoge parkeerdruk niet zonder meer wenselijk.

Bakfietsen

Veel supermarktbezoekers komen met de auto vanwege de hoeveelheid boodschappen. Om het bezwaar van veel boodschappen weg te nemen, is het mogelijk een bezorgdienst of leenbakfietsen aan te bieden. Bezoekers van de Jumbo krijgen dan hun boodschappen thuisbezorgd, of kunnen een bakfiets gebruiken om de boodschappen zelf naar huis te brengen. In Nederland worden bij verschillende supermarkten de mogelijkheden van bezorgbakfietsen verkend.^{10 11 12 13}

Deze supermarkten bieden de bezorgdienst aan om ouderen en mensen die slecht ter been zijn te helpen met hun boodschappen. Dit werkt versterkend voor het servicegerichte imago van de supermarkt. Tegelijk past de bezorgbakfiets bij een duurzaam imago en neemt deze minder ruimte in dan bestelbusjes die anders voor bezorgdiensten worden ingezet.

¹⁰<https://www.distrifood.nl/ondernemen/nieuws/2019/01/poiesz-neemt-eerste-bezorgbakfiets-in-gebruik-101121585>

¹¹<https://www.verkeersnet.nl/duurzaam/24512/supermarkt-test-bakfietsen-bezorgen-boodschappen/>

¹²<https://www.destentor.nl/dronten/supermarkt-swifterbant-breng-boodschappen-gewoon-met-de-bakfiets~aab3f34d/>

¹³<https://www.studioalphen.nl/nieuws/supermarkt-zwammerdam-kan-boodschappen-bezorgen-met-elektrische-bakfiets/>

Looproutes

Lopen wordt een steeds belangrijker modaliteit om de hoeveelheid binnenstedelijk verkeer te verminderen. Tijdens de schouw viel op dat het kruispunt Deken Scholtenstraat/Glindestraat lastig oversteekbaar is. Er komen veel verkeersbewegingen samen en vanwege de hoeveelheid geparkeerde auto's is het overzicht beperkt. Bovendien bevindt zich niet aan beide zijden van het kruispunt een trottoir. Met name senioren hebben moeite met dergelijke complexe kruispunten.

Een betere inrichting voor voetgangers vergroot de verkeersveiligheid en verbetert de aantrekkelijkheid van het gebied. Een goede loopinfrastructuur is hiervoor essentieel. Denk daarbij aan ruime trottoirs, zo weinig mogelijk interactie met andere modaliteiten en goede oversteekbaarheid van wegen.

Sluiting ingang

Uit de schouw bleek dat bezoekers van de Jumbo in eerste instantie aan de Deken Scholtenstraat parkeren. Wanneer dat niet mogelijk is, kiezen ze voor het parkeerterrein aan de Glindestraat. Dit blijkt ook uit de gemeten bezettingsgraad tijdens het parkeeronderzoek. Beide parkeergelegenheden hebben een eigen ingang naar de supermarkt.

Het nadeel van dit parkeergedrag is dat de aan de Deken Scholtenstraat geparkeerde auto's zorgen voor onoverzichtelijke situaties en mogelijk verkeersonveilige situaties voor fietsers. Het is daarom wenselijk dat men éerst van het parkeerterrein gebruik maakt. Een eenvoudige aanpak is de sluiting van de ingang aan de Deken Scholtenstraat. Daarmee wordt de andere ingang aantrekkelijker voor parkerende bezoekers. Deze maatregel is echter niet zonder meer toe te passen en zal ook invloed hebben op de toegankelijkheid voor bezoekers die niet met de auto komen.

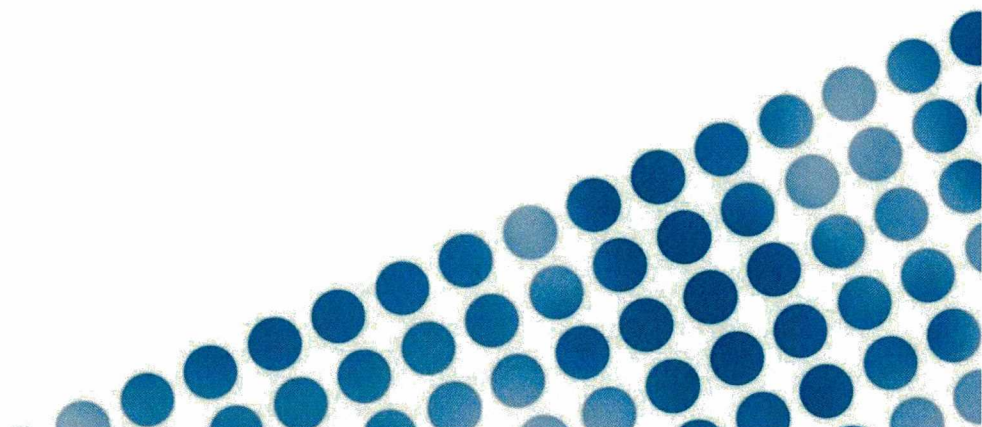
6.2.2 Opleiding/communicatie

Aansluitend bij de constatering dat het fietsgebruik beperkt is, is het belangrijk om communicatie in te zetten op het belang van fietsen. Het stellen van een sociale norm (het is normaal om met de fiets boodschappen te doen), in combinatie met een voorbeeldfiguur (bijvoorbeeld de supermarkteigenaar) helpt om bezoekers zich ervan bewust te maken dat het wenselijk is om fietsend of lopend boodschappen te doen.

Een campagne staat niet op zichzelf. Om de campagne kracht bij te zetten, is het van belang deze te ondersteunen met fysieke maatregelen, zoals de genoemde bezorgdienst en de verbetering van stallingsvoorzieningen.

6.2.3 Handhaving

Tijdens het parkeeronderzoek bleek dat veel auto's parkeren op het trottoir. In Nederland is het wettelijk verboden met twee wielen op het trottoir te parkeren, tenzij anders aangegeven middels bebording. In Oldenzaal is dit op enkele locaties toegestaan. Handhaving kan optreden tegen "foutparkeerders". Handhaving ligt wel gevoelig, omdat de parkeerdruk in de omgeving hoog is. Handhaving zal daarom op veel onbegrip stuiten.



Vergunningsparkeren

Om de hoeveelheid bezoekers en langparkeerders te verminderen is het mogelijk vergunningsparkeren in te stellen. Dit dient echter zorgvuldig gedaan te worden en is vooral geschikt tegen langparkeerders en in gebieden waar voldoende parkeergelegenheid voor bewoners beschikbaar is.

Blauwe zone

Ook blauwe zones worden vaak voorgesteld in gebieden met parkeeroverlast, met name tegen langparkeerders. Blauwe zones zijn echter fraudegevoelig en brengen meer kosten dan opbrengsten met zich mee. Bovendien zijn vergunningen nodig voor bewoners en bijvoorbeeld de ondernemers in het gebied. De voordelen wegen doorgaans niet op tegen de nadelen.

Algeheel geldt voor gereguleerd parkeren dat elke vorm zorgt voor een verschuiving van de parkeerdruk. Het probleem van parkeeroverlast verschuift dan richting gebieden waar parkeren niet gereguleerd is. Het is zelfs sterk de vraag of regulering helpt om de hoge parkeerdruk rondom de supermarkt te verminderen, omdat dit gebied al voor een belangrijk deel wordt bezet door de eigen bezoekers.

Regulering in de directe omgeving van de supermarkt zorgt verder voor toename van de parkeerdruk in omliggende straten. Andersom zorgt regulering in omliggende straten voor een verder verhoogde parkeerdruk rondom de supermarkt. Regulering in het gehele gebied zorgt waarschijnlijk wel effectief voor een verlaging van de parkeerdruk, maar leidt mogelijk tot bezwaren van de supermarkteigenaar. Bovendien zal handhaving cruciaal zijn voor juist parkeergedrag.

6.3 Alternatieve maatregelen met uitbreiding

Toevoegen van parkeercapaciteit is een effectieve manier om de huidige parkeervraag van kortparkeerders te faciliteren. Met name de huidige overloopgebieden zullen hier voordeel van ondervinden. Naar verwachting zal daar de parkeerdruk op piekmomenten dalen. Toch resulteert uitbreiding niet zonder meer in het oplossen van de huidige parkeerproblematiek. Extra parkeercapaciteit zorgt ook voor een aantrekkelijker parkeersituatie, zodat mensen eerder geneigd zijn met de auto naar de supermarkt te rijden. Dit is de zogenaamde latente vraag. Deze vraag hangt af van de herkomst van de Jumbobezoekers. Binnen dit onderzoek is geen analyse verricht op het klantenbestand van de Jumbo, zodat niet bekend is hoe groot de afstand is die de meeste bezoekers afleggen. Tot slot kan een verplaatsing van kortparkeerders naar nieuw aangelegde parkeercapaciteit resulteren in meer ruimte voor langparkeerders, waardoor de totale parkeerdruk in het gebied beperkt zal dalen.

Om deze redenen is het belangrijk om de mogelijke toename van autoverkeer zoveel mogelijk te dempen, zodat extra capaciteit daadwerkelijk een effectieve maatregel is om de hoge parkeerdruk in de omgeving te verlagen.

Dempen kan wederom door in te zetten op de fiets als preferente modaliteit. Aanleg van extra autoparkeercapaciteit lijkt een goede aanleiding om de parkeerstrook aan de Jumbozijde langs de



Deken Scholtenstraat om te vormen tot fietsparkeervoorziening. Hoewel de totale parkeercapaciteit hierdoor minder zal toenemen, bevestigt dit de waarde die aan fietsgebruik wordt gehecht.

6.3.1 Fysieke maatregelen

Langparkeerders

Uit het parkeeronderzoek bleek dat enkele straten (zoals Dr. Schaepmanstraat en zuidelijk deel Deken Scholtenstraat) vooral worden bezet door langparkeerders. Om dit tegen te gaan – en de capaciteit vrij te houden voor kortparkeerders en bewoners – kan een afzonderlijk parkeerterrein uitkomst bieden voor langparkeerders. Om langparkeerders vanuit het noorden op te vangen, ligt een locatie rondom de Tulpstraat voor de hand. Binnen dit onderzoek niet verder onderzocht waar dit terrein gerealiseerd zou kunnen worden. Overigens zal een dergelijk terrein vooral invloed hebben op parkeerdruk door langparkeerders. Het effect op de parkeerdruk veroorzaakt door bezoekers van de Jumbo is zeer beperkt.

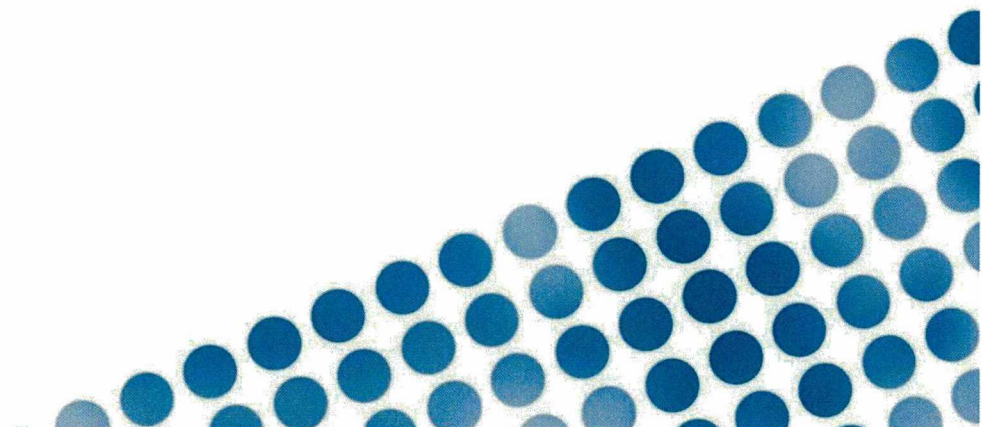
Inrichting winkelgebied

De aanleg van extra parkeercapaciteit aan de overzijde van de Glindestraat zorgt voor een toename van verkeersbewegingen in de Glindestraat. Immers, een extra parkeerplaats resulteert direct in auto's naar die parkeerplaats. Enerzijds zijn dit auto's die anders elders in de wijk zouden parkeren, anderzijds zijn dit auto's uit de genoemde latente vraag.

Een extra parkeerplaats resulteert ook in meer oversteekbewegingen over de Glindestraat. In de huidige inrichting geldt de Glindestraat als barrière tussen het bestaande en voorziene parkeerterrein. Voor een betere oversteekbaarheid zal de barrière verwijderd moeten worden. Een kansrijke oplossing is om het deel van de Glindestraat tussen beide parkeerterreinen plein-achtig in te richten, zodat duidelijk is dat deze ruimte is bedoeld voor bezoekers van de Jumbo. Kruisend verkeer wordt hiermee ondergeschikt aan overstekende bezoekers, zodat een verkeersveiligere situatie ontstaat.

6.3.2 Opleiding/communicatie

Fysieke verandering is een goede aanleiding voor het stimuleren van nieuw gedrag. De aanleg van nieuwe parkeercapaciteit biedt daarmee kansen om bezoekers van de Jumbo te informeren over de fiets als preferente modaliteit. Deze boodschap zal centraal moeten staan in een communicatiecampagne, ongeacht de maatregelen die verder worden toegepast.



6.4 Alternatieve locaties uitbreiding parkeer capaciteit

Binnen deze rapportage wordt uitbreiding van parkeer capaciteit voorzien op het perceel waar zich in de huidige situatie 4 woningen bevinden. De directe omgeving van de Jumbo-supermarkt biedt echter meer vrije ruimte waar, in theorie, capaciteitsuitbreiding kan plaatsvinden. In deze paragraaf belichten we twee locaties, waarvoor globaal de verkeerseffecten worden beschreven. Zie Figuur 10 voor een overzicht van de twee locaties met schatting capaciteit.

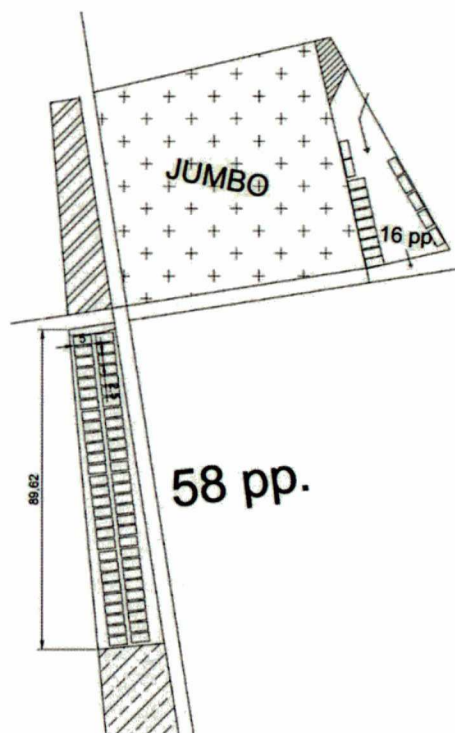
Een volledige doorlichting van deze opties valt buiten de scope van de opdracht. Indien de gemeente overweegt een van deze locaties aan te wijzen voor uitbreiding, is het van belang een nader onderzoek uit te voeren naar de ruimtelijke en verkeerskundige effecten en de inrichtingsvarianten van de percelen.

6.4.1 Locatie Herman Bodestraat

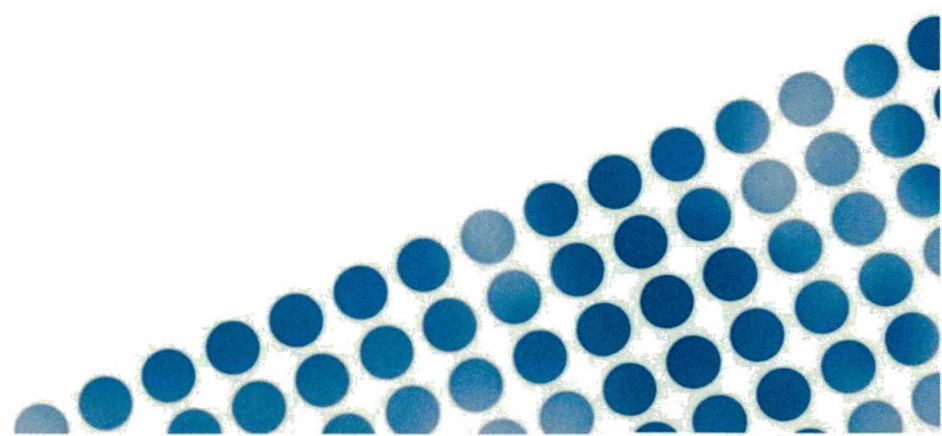
Tussen het huidige parkeerterrein van de Jumbo en de Herman Bodestraat bevindt zich een driehoekig perceel. Dit perceel biedt naar schatting ruimte aan 16 parkeerplaatsen. Het beperkte perceeloppervlak zorgt, samen met de ongebruikelijke vorm van het perceel, voor een inefficiënte indeling. Hierdoor biedt het perceel te weinig parkeerplaatsen om het berekende normtekort (25 parkeerplaatsen) op te vangen. Er zal dus nog steeds een tekort blijven bestaan.

Verkeer kan dit terrein oprijden vanuit de Herman Bodestraat en vanuit de Eschstraat. Omdat in de huidige situatie het meeste verkeer vanuit de Deken Scholtenstraat komt, is de verwachting dat deze straat ook voor dit nieuwe parkeerterrein als belangrijkste aan- en afvoerroute wordt gebruikt.

Vergeleken met de huidige situatie zal uitbreiding op deze locatie waarschijnlijk ook resulteren in meer verkeersbewegingen in Glindestraat, Eschstraat en Herman Bodestraat. De eerste twee straten zijn voldoende gedimensioneerd om de toename van verkeer op te vangen. De Herman Bodestraat lijkt vanwege de smalle dimensionering niet geschikt voor regulier verkeer. In de Eschstraat zijn gevaarzettelingen wel mogelijk op momenten waarop de bevoorrading van de supermarkt plaatsvindt. Geparkeerde vrachtauto's kunnen een gedeelte van de weg versperren of het overzicht voor verkeer beperken. Het is daarom aan te raden om laden en te lossen enkel toe te staan op momenten waarop de parkeerdruk het laagst is.



Figuur 10: Alternatieve locaties uitbreiding parkeer capaciteit

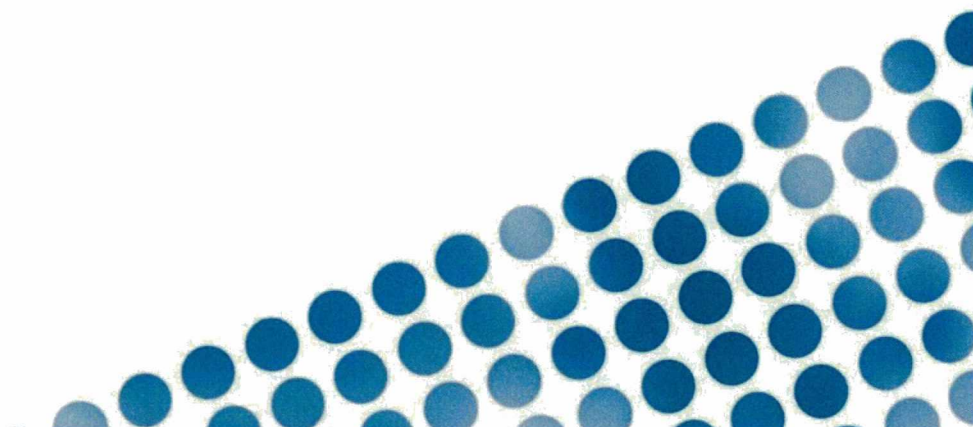


6.4.2 Locatie Deken Scholtenstraat Zuid

De Deken Scholtenstraat geldt als belangrijkste aan- en afvoerroute voor bezoekers van de Jumbo. Veel parkeerders zoeken eerst een plek op de parkeervakken aan de Deken Scholtenstraat en zoeken in tweede instantie op het parkeerterrein van de Jumbo. Zoals eerder aangegeven leidt dit proces tot zoekverkeer. Aanleg van extra parkeercapaciteit langs de aan- en afvoerroute kan de hoeveelheid zoekverkeer verminderen. Bovendien leidt dit waarschijnlijk niet tot een toename van verkeer in omliggende straten zoals de Glindestraat en Eschstraat.

De huidige groenstrook langs het zuidelijke deel van de Deken Scholtenstraat (Tussen de Eschstraat en het adres Deken Scholtenstraat 6) biedt voldoende capaciteit om het genormeerde tekort op te vangen. Afhankelijk van de hoeveelheid groen die wordt opgeofferd is een capaciteitsuitbreiding van 58 parkeerplaatsen te realiseren. Echter gelden hiervoor de volgende kanttekeningen:

- De groenstrook zal grotendeels verdwijnen, wat een negatief effect kan hebben op de ruimtelijke kwaliteit;
- De helft van de parkeercapaciteit ligt buiten de door Gemeente Oldenzaal gehanteerde norm voor loopafstand naar een levensmiddelenvoorziening (100m);
- De verkeersveiligheidsrisico's die gelden voor de huidige parkeervakken aan de Deken Scholtenstraat zullen onverminderd gelden voor deze uitbreidingsmogelijkheid.



7 Logistiek

Naast bezoekers brengt de Jumbo-supermarkt logistiek verkeer met zich mee. De Jumbo is voorzien van een inpandige logistieke straat. Deze is bedoeld om geluidsoverlast door bevoorrading voor omwonenden te beperken.

De logistieke route naar de supermarkt loopt via Hengelsestraat – Tulpstraat – Deken Scholtenstraat – Eschstraat. De terugweg gaat, vanuit de logistieke straat, over het parkeerterrein, via de Glindestraat en Deken Scholtenstraat naar de Tulpstraat. Deze route is geoptimaliseerd voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld door het realiseren van ruime boogstralen op kruispunten. Voor de gedeeltes van deze route in het onderzoeksgebied dienen enkele kanttekeningen geplaatst te worden ten aanzien van de verkeersveiligheid. Dit wordt verderop in dit hoofdstuk toegelicht.

In de praktijk is geconstateerd dat logistiek verkeer voor de Jumbo zich niet altijd aan deze routing houdt. Vrachtverkeer blijkt bovendien niet altijd gebruik te maken van de logistieke straat. In plaats daarvan wordt langs de Eschstraat geparkeerd. De gemeente geeft aan dat hierover meldingen binnenkomen door bewoners van de Eschstraat. De meldingen gaan over overlast door geluid en trillingen van vrachtverkeer voor 7.00u. Bovendien zorgen langs de weg geparkeerde vrachtauto's voor verminderd zicht, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Voor een goede leefbaarheid in de omgeving is, in relatie tot vrachtverkeer, aan te raden om enerzijds de gebruikte routing tegen het licht te houden. Anderzijds is het van belang om goede, schriftelijke afspraken te maken met de supermarkt en diens leveranciers over de bevoorrading. De volgende twee paragrafen gaan hier verder op in.

7.1 Verkeerskundige visie

Voor een verkeersveilige situatie is het van belang een geschikte aanrijdroute voor leveranciers te realiseren en aan te houden. De gemeenteraad heeft op 13 september 2007 uitgangspunten vastgesteld om de toen geplande uitbreiding van de supermarkt stedenbouwkundig en verkeerskundig in te kunnen passen. Onderdeel van die uitgangspunten was het beperken van vrachtverkeer in de Glindestraat en Eschstraat en het behoud van de woonstraatuitstraling van deze straten, de realisatie van 80 parkeerplaatsen op maaiveldniveau en het gebruik van de Deken Scholtenstraat als aanvoerroute voor zowel supermarktbezoekers als logistiek.

Als gevolg van deze afspraken loopt de bevoorradersroute vanuit de Deken Scholtenstraat rechtsaf de Eschstraat in. Door de dode hoek bij vrachtauto's vallen echter veel slachtoffers bij het naar rechts afslaan van de vrachtauto¹⁴. Het is daarom wenselijk om vrachtauto's zo min mogelijk rechtsaf te laten slaan. De Deken Scholtenstraat is ook voor fietsers een belangrijke aanvoerroute naar de supermarkt. Dit resulteert in risico's.

Om deze redenen en gegeven de huidige inrichting van met name de Eschstraat en de parkeersituatie in de Deken Scholtenstraat, is het advies de routing voor logistiek te heroverwegen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is een bevoorradersroute vanaf de Ootmarsumsestraat wenselijker

¹⁴ SWOV (2008). De toedracht van dodehoekongevallen en maatregelen voor de korte en lange termijn.



omdat vrachtverkeer hierdoor niet meer de gevaarlijke rechtsafbeweging maakt, maar linksaf slaat de Eschstraat in. Bovendien is de Eschstraat in de loop der jaren heringericht tot een relatief brede en overzichtelijke straat met weinig langsparkeeders. Bijkomend voordeel is dat leveranciers via die routing bij de Jumbo aan de rechterzijde van de weg uitkomen en de logistieke straat kunnen benaderen, zonder dat ze de weg moeten oversteken.

7.2 Praktische visie

Gegeven de huidige situatie is de voorgestelde routing niet zonder meer haalbaar. In de eerste plaats is de Ootmarsumsestraat ingericht als fietsstraat. De aanwezigheid van vrachtverkeer past niet bij de uitstraling van deze inrichting. Bovendien is de bocht van Ootmarsumsestraat naar Eschstraat krap, zodat vrachtverkeer mogelijk gebruik zal maken van de trottoirbanden, met schade tot gevolg. Ook blijkt dat de inrit van de logistieke straat niet is ingericht om vanuit oostelijke richting te benaderen. Tot slot blijkt uit de genoemde meldingen dat omwonenden overlast ervaren van vrachtverkeer in de Eschstraat. Er zullen dus infrastructurele aanpassingen nodig zijn om deze routing te hanteren en genoemde bezwaren weg te nemen.

Voor de huidige routing heeft gemeente Oldenzaal de beoogde bevoorradingsroute geoptimaliseerd voor vrachtverkeer. Dit is gedaan door bijvoorbeeld grotere boogstralen te hanteren. Verder heeft de supermarkt de inrit van de logistieke straat zodanig ingericht dat deze enkel vanuit westelijke richting (Deken Scholtenstraat) benaderd kan worden. Praktisch gezien stuit het aanhouden van de huidige routing op de minste bezwaren, mits afspraken met supermarkt en logistiek goed (schriftelijk) worden geborgd. Dit zal naar verwachting de leefbaarheid rond de Eschstraat ten goede komen.

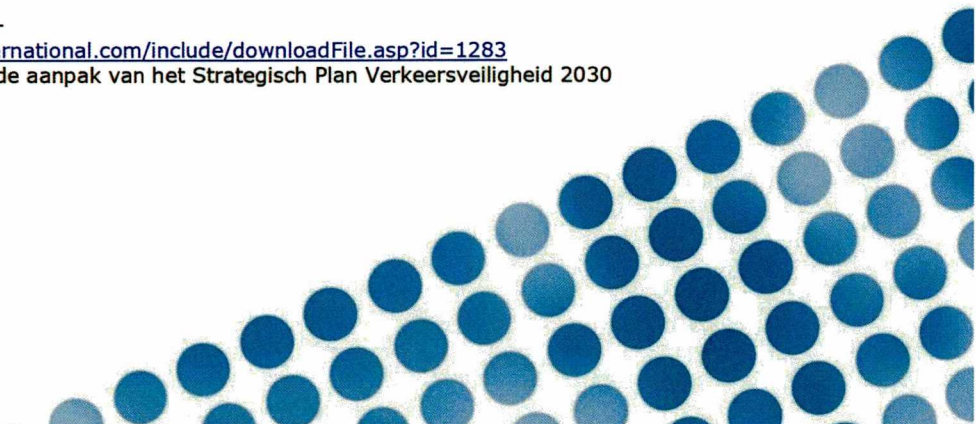
Dit in overweging nemende, wordt geadviseerd om de verkeerssituatie voor logistiek door te lichten en te vatten in duidelijke kaders. Tevens is het aanbevelenswaardig te onderzoeken in hoeverre deze kaders juridisch verplichtend kunnen zijn en hoe hierop gehandhaafd dient te worden.

Afspraken dienen in ieder geval gemaakt te worden over:

- Het gebruik van de logistieke straat, te allen tijde. Hiermee wordt de (geluids)overlast voor omwonenden beperkt en verdwijnen geparkeerde vrachtauto's uit het straatbeeld. Dit bevordert de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid. Voor geluidsoverlast bestaan landelijke normen¹⁵. Gemeente Oldenzaal kan deze normen hanteren bij gesprek met omwonenden en de supermarkt.
- Het strikt volgen van de afgesproken aan- en afvoerroute voor logistiek verkeer. De logistieke straat maakt hier ook onderdeel van uit. Hoewel deze route kanttekeningen kent op gebied van verkeersveiligheid, heeft de gemeente deze route geoptimaliseerd voor vrachtverkeer. Deze route dient geoptimaliseerd blijft, met extra aandacht voor potentiële risico's¹⁶. Dan zullen klachten over en schades door vrachtverkeer langs deze route naar verwachting beperkt blijven.

¹⁵ Piek-keur: <https://www.piek-international.com/include/downloadFile.asp?id=1283>

¹⁶ Dit is in lijn met de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030



8 Conclusie

Het hier gerapporteerde onderzoek geeft inzicht in de huidige parkeer- en verkeerssituatie rondom de Deken Scholtenstraat/Glindestraat. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerdruk in het gebied hoog is en op gezette tijden de maximumcapaciteit overschrijdt. Bovendien is het wenselijk de routing van logistiek verkeer te herzien. Om de parkeerdruk te verlagen, dient enerzijds parkeercapaciteit verhoogd te worden en anderzijds te worden ingezet op alternatieven voor de auto, zoals het gebruik van de fiets.

Dit hoofdstuk gaat in op de belangrijkste bevindingen van het onderzoek.

8.1 Parkeerdruk

Voor de straten rond de Jumbo geldt overdag een parkeerdruk die regelmatig tussen de 80% en hoger dan 100% uitkomt. De straten aan de buitenrand van het gebied vertonen een lagere parkeerdruk, maar ook hier worden waarden van 100% genoteerd. Dit gold zowel voor de eerste meting als tijdens de validatiemeting. Opvallend was wel dat op zaterdag tijdens de eerste meting structureel een hogere parkeerdruk werd gemeten dan tijdens de validatiemeting. Dit kan verschillende oorzaken hebben. Bij de eerste meting bood de supermarkt een scherpe aanbieding en de validatiemeting vond plaats tijdens de eerste zaterdag van de voorjaarsvakantie. Beide zaterdagen zijn daarom als uitersten van een bandbreedte beschouwd.

Per straat treden verschillen op tussen de meest waargenomen parkeermotieven. De hoge piekbezettingen in de directe omgeving van de Jumbo (Deken Scholtenstraat en Glindestraat) worden veroorzaakt door kortparkeerders. Wanneer deze gebieden de maximumcapaciteit naderen, neemt de parkeerdruk in de aanpalende straten toe.

De parkeerdruk tussen 80% en 100% aan de zuidzijde van het gebied wordt vooral veroorzaakt door langparkeerders. Met name de Dr. Schaepmanstraat en het zuidelijke deel van de Deken Scholtenstraat vallen hier op. Laatstgenoemde kent ook een hoge bezetting door bewoners (40% tot 80% van de totale capaciteit). Hierdoor kunnen langparkeerders problematisch worden voor de parkeergelegenheid voor bewoners, bijvoorbeeld wanneer bewoners in de middag en avond een parkeerplaats voor hun auto zoeken.

Verder bieden de meeste straten voor enkel bewoners voldoende capaciteit. Tijdens de ochtendmeting om auto's van bewoners te identificeren, kwam de bezetting grofweg uit tussen de 50% en 80%. Het oostelijke deel van de Glindestraat is een uitzondering. Deze straat kent een bezetting van meer dan 100%. Dit wordt veroorzaakt door op het trottoir geparkeerde auto's voor wie geen reguliere parkeerplaats beschikbaar is.

8.2 Parkeerregulering

Het invoeren van parkeerregulering middels blauwe zone of gebied voor vergunninghouders kan de parkeerdruk verlagen. Echter wegen de voordelen niet op tegen de nadelen. De maatregelen zijn lastig te handhaven en zijn vooral effectief tegen langparkeerders. De maatregelen zijn minder effectief tegen kortparkeerders, die sterk bijdragen aan de hoge parkeerdruk in het gebied.



Verder zal afname van langparkeerders waarschijnlijk niet resulteren in meer ruimte voor bezoekers van de supermarkt. Hoge percentages lang- en kortparkeerders werden namelijk in verschillende straten waargenomen. Tot slot zorgt enige vorm van parkeerregulering voor een verschuiving van parkeerdruk naar omliggende straten waar de parkeerdruk ook al hoog is.

8.3 Verkeersveiligheid

De Jumbo supermarkt is gepositioneerd in een woonwijk. Er bevinden zich geen doorgaande fiets- en autoroutes in de nabije omgeving. Het verkeer rondom de Jumbo heeft dan ook vooral een bestemming in de buurt. Dit heeft verschillende gevolgen: de verkeersintensiteit en gemeten snelheden zijn relatief laag, wat over het algemeen zorgt voor een verkeersveilige omgeving. Dit wordt ook ondersteund door ongevals cijfers uit VIA.stat. Er zijn wel aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Met name het deel Deken Scholtenstraat ter hoogte van de Jumbo en het kruispunt Deken Scholtenstraat/Glindestraat verdienen aandacht. De overzichtelijkheid is hier beperkt, er zijn relatief veel verkeersbewegingen en de oversteekbaarheid is voor verbetering vatbaar.

Bij toename van het verkeer is dit deel van het onderzoeksgebied het meest risicovol. Het verdient daarom aanbeveling de situatie goed vorm te geven om enerzijds fietsers en voetgangers voldoende te beschermen en anderzijds een eventueel hoger verkeersaanbod goed af te wikkelen.

8.4 Alternatieven

Uit de parkeernormberekening bleek dat de parkeercapaciteit in het gebied onvoldoende is voor het huidige aanbod geparkeerde voertuigen. Dit is op te lossen door de parkeervraag te verlagen, het parkeeraanbod te vergroten of een combinatie van beide. Hoofdstuk 6 gaf hoe dit concreet ingevuld kan worden.

In de omgeving van de supermarkt bevinden zich groenpercelen die ruimte bieden voor uitbreiding van parkeercapaciteit. Hoewel deze locaties de parkeercapaciteit kunnen verhogen, zijn er verkeerskundige bezwaren met betrekking tot verkeersveiligheid (overzichtelijkheid) en verkeersintensiteit (in Glindestraat en Eschstraat). Verkeerskundig gezien lijkt uitbreiding op het beoogde perceel aan de Glindestraat het meest wenselijk. De parkeerdruk zal daarmee verlagen, echter kan latente vraag in het gebied zorgen voor een toename van de hoeveelheid parkeerders en verkeersbewegingen.

Om de eventuele toename van verkeersbewegingen te beperken is het verstandig flankerende maatregelen te nemen. De meest kansrijke oplossing is het gebruik van de fiets te stimuleren. Hiervoor bestaan verschillende opties, variërend van het aantrekkelijker maken van fietsenstallingen fietsroutes en inzet van communicatie op fietsgebruik, tot het aanbieden van leenbakfietsen en een bezorgservice.

8.5 Invloed van extra parkeercapaciteit

De uitbreiding van parkeercapaciteit aan de overkant van de Glindestraat heeft twee mogelijke gevolgen met bijbehorende actie.



- De hoeveelheid verkeer in de omgeving kan toenemen. Het is dus van belang die toename te dempen, bijvoorbeeld door tegelijk het gebruik van de fiets te stimuleren.
- De hoeveelheid oversteekbewegingen over de Glindestraat door bezoekers van de Jumbo neemt zeker toe. Om dit in goede banen te leiden, is het van belang de voetgangersruimte extra te accentueren, bijvoorbeeld door aanleg van een plein. Dit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied.

De aanleg van parkeervoorzieningen op een andere dan de aangegeven locatie is vanuit verkeerskundig oogpunt onwenselijk. Uitbreiding in de groenstrook van de Deken Scholtenstraat verslechtert de verkeersveiligheid. Uitbreiding op het perceel aan de Herman Boddestraat zorgt voor meer verkeersbewegingen in de Glindestraat en Eschstraat en levert een minder grote capaciteitsuitbreiding nodig dan op basis van de parkeernormen nodig is.

9 Aanbevelingen

Zoals vermeld is de parkeerdruk in de wijde omgeving van de Deken Scholtenstraat/Glindestraat hoog en tijdens piekmomenten zelfs zeer hoog. Dit wordt veroorzaakt door verschillende parkeermotieven. Samen met reeds parkerende bewoners bepalen kortparkeerders de hoge bezetting in de buurt van de supermarkt. Langparkeerders bepalen de hoge bezetting in het zuidelijke deel van het gebied. Uitbreiding van de parkeercapaciteit ligt voor de hand, echter niet zonder meer. Aanbevolen wordt om een integraal plan op te stellen waarmee de uitbreiding zo min mogelijk invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied.

9.1 Herinrichten parkeergebied

Voor een goede leefbaarheid is het stimuleren van fietsgebruik en het faciliteren van lopen zeer belangrijk. Gesuggereerd wordt om extra parkeercapaciteit integraal onderdeel te maken van de entree van de Jumbo aan de Glindestraat. Dit kan middels een plein over de Glindestraat, die duidelijk aangeeft dat autoverkeer de voetgangersruimte doorkruist. Tegelijk wordt aangeraden de zichtbaarheid en toegankelijkheid van parkeervoorzieningen voor fietsers te verbeteren. (Gedeeltelijke) omvorming van de dwarsparkeervakken aan de Deken Scholtenstraat is een goed startpunt. Een hoogwaardige en aantrekkelijke fietsparkeervoorziening benadrukt het belang van fietsgebruik, aangevuld met ludieke oplossingen als een bezorgdienst voor boodschappen en het aanbieden van leenbakfietsen.

9.2 Logistieke routing

In de huidige situatie worden de aangewezen logistieke routing en de logistieke straat van de supermarkt niet altijd gebruikt. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de directe omgeving van de supermarkt. Een andere logistieke routing is verkeerskundig wenselijk, maar conflicteert met de praktijk. Aanbevolen wordt de logistieke routing door te lichten en heldere, schriftelijke, afspraken te maken over het gebruik van de logistieke straat, de routing en de mogelijke geluidsoverlast door bevoorrading.

