

Verkeerskundige toets Jumbo

Toets ontsluiting Jumbo
Roosendaal

Opdrachtgever
Titel rapport

Jumbo Supermarkten B.V.
Verkeerskundige toets Jumbo

Kenmerk
Datum publicatie

015541.20230808.R1.04
13 oktober 2023

© Copyright Goudappel BV 13-10-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Ontsluiting	5
2.1 Huidige en toekomstige situatie	5
2.2 Beoordeling ontwerp ontsluiting	6
2.3 Expeditie verkeer	7
3. Verkeersgeneratie	8
3.1 Verkeersgeneratie	8
3.2 Uitsplitsing naar periode	9
4. Analyse verkeersafwikkeling	11
4.1 Bereikbaarheid	11
4.2 Verkeersafwikkeling	12
4.3 Verkeersveiligheid	13
5. Conclusie	14

1. Inleiding

De bestaande supermarkt van Jumbo aan de Van Beethovenlaan in Roosendaal voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd, waardoor er een nadrukkelijke wens is om deze supermarkt te vernieuwen en uit te breiden. In een eerder stadium is daarvoor uitgegaan van de nieuwbouw van een Jumbo Foodmarkt. Als gevolg van gewijzigde inzichten is inmiddels besloten om in plaats van een Foodmarkt een reguliere supermarkt te realiseren met een vergelijkbare omvang als de huidige supermarkt (zie figuur 1.1).

In een eerder stadium is het ontwerp en de verkeersafwikkeling van de uitbreidingsplannen van Jumbo getoetst¹. Hierbij is destijds uitgegaan van een aanzienlijke uitbreiding van vloeroppervlak en het doorvoeren van het concept Foodmarkt. Jumbo Supermarkten B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd de eerder opgestelde verkeerskundige onderbouwing te actualiseren aan de hand van het nieuwe functieprogramma en ontwerp. Deze rapportage voorziet in deze onderbouwing.



Figuur 1.1: Geactualiseerd ontwerp situatie toekomstige supermarkt (bron: bureau Buiten-Ruimte)

¹ Goudappel – Verkeerskundig onderzoek ontsluitingsvarianten Jumbo Foodmarkt, Roosendaal. d.d. 27 mei 2020. Kenmerk 005650.20191219.R1.02. d.d.

2. Ontsluiting

2.1 Huidige en toekomstige situatie

In figuur 2.1 is een luchtfoto van de huidige situatie getoond om duiding en context te geven aan de nieuwe ontsluitingsvariant. Het is belangrijk te vermelden dat de rotonde in de luchtfoto een verouderde situatie aangeeft. In de zomer van 2019 is deze rotonde heringericht waarbij sindsdien sprake is van vrijliggende fietspaden.

In de huidige situatie van de Jumbo supermarkt is sprake van twee gecombineerde in- en uitritten aan de Boulevard en Van Beethovenlaan (in de figuur aangeduid met pijlen). figuur 2.2 is de beoogde situatie weergegeven.



Figuur 2.1: Huidige situatie Jumbo supermarkt



Figuur 2.2: Beoogde toekomstige situatie Jumbo supermarkt (bron: bureau Buiten-Ruimte)

2.2 Beoordeling ontwerp ontsluiting

Scheiden expeditie verkeer

Vanwege voortschrijdend inzicht heeft de gemeente na het opstellen van verschillende eerdere ontwerpen, de wens geuit om de in- en uitrit aan de Boulevard enkel te benutten voor expeditie verkeer. Met deze maatregel worden kruisende en/of conflicterende verkeersstromen op het parkeerterrein van Jumbo zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Dit komt ten goede van de verkeersveiligheid. Immers, voetgangers, fietsers en autoverkeer maken geen gebruik meer van de ruimte die het expeditie verkeer benodigd heeft. In het meest recente ontwerp is dit uitgangspunt doorgevoerd. Hiermee wordt een goede en veilige inrichting rondom de expeditieruimte geborgd.

Sluiten doorsteek Van Beethovenlaan

De gemeente Roosendaal heeft aangegeven de bestaande doorsteek/middengeleider op de Van Beethovenlaan ter hoogte van de aansluiting Ommegangstraat/Schaepmanlaan op te heffen om zodoende de doorstroming op de Van Beethovenlaan te verbeteren. De doorsteek voor fietsverkeer blijft wel behouden. Het verwijderen van de bestaande aansluiting aan de Boulevard en dichtzetten van de middengeleider op de Van Beethovenlaan heeft echter wel tot gevolg dat de bereikbaarheid van het parkeerterrein van de Jumbo voor autobezoekers afkomstig vanaf de rotonde/het centrum verslechterd. Vanaf de Van Beethovenlaan is er geen mogelijkheid om linksaf te slaan naar het parkeerterrein van Jumbo. Dat betekent dat bezoekers (afkomstig vanuit het centrum/de rotonde) moeten omrijden via de route Hoogstraat - Griendweg, of moeten keren ter hoogte van de kruising Van Beethovenlaan – Griendweg. Dit is geïllustreerd in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Alternatieve routes naar parkeerterrein Jumbo bij vervallen bestaande aansluiting Boulevard en dichtzetten bestaande doorsteek / middengeleider Van Beethovenlaan

Dichtzetten van de doorsteek heeft echter tot gevolg dat verkeer vanaf de oostzijde van de Van Beethovenlaan naar de Dr. Schaepmanlaan, niet meer rechtstreeks kan afslaan. Dit verkeer moet voortaan via de rotonde rijden. Dit is een relatief korte omweg en verkeerskundig acceptabel.

Aanpassing principe ontsluiting parkeerterrein

In het geactualiseerd ontwerp is de hoofdontsluiting van het parkeerterrein aan de Van Beethovenlaan ten opzichte van het eerdere ontwerp één volwaardige ontsluiting; als in de huidige situatie. Hiermee wordt het aantal punten waarop verkeersuitwisseling plaatsvindt, geminimaliseerd. In het eerdere ontwerp was uitgegaan van splitsen van de ontsluiting voor in- en uitgaand verkeer. Met bovenstaande aanpassingen in het ontwerp is een goede doorstroming en verkeersveiligheid op de Van Beethovenlaan geborgd.

De ontsluiting is evenals in de huidige situatie uitgevoerd als voorrangskruispunten; waarbij verkeer vanaf de Jumbo uit de voorrang is geplaatst. Eventuele verliestijd of wachtrijen als gevolg van doorgaand verkeer op de Van Beethovenlaan worden hiermee opgevangen op het Jumbo parkeerterrein. Hierdoor leidt deze aansluiting niet tot verstoring van de verkeersafwikkeling op de rotonde en de Van Beethovenlaan. De conclusies uit de eerdere toets blijven hiermee overeind.

2.3 Expeditie verkeer

In de eerdere toets is op basis van ervaring van Jumbo een inschatting gemaakt van de te verwachte hoeveelheid bevoorradings in de nieuwe situatie. Op basis van de bestel- en afleverschema's blijkt dat de leveringen verspreid over de week worden gedaan. Jumbo ontvangt van maandag tot en met zondag leveringen. De leveringen worden doorgaans op vaste tijdstippen gebracht, waarbij de leveringen over de dag worden verspreid.

In de toets is destijds uitgegaan van een vergelijking tussen een 'reguliere' Jumbo supermarkt en een Foodmarkt. Hieruit bleek dat de hoeveelheid expeditie verkeer tussen een reguliere supermarkt en een Foodmarkt niet veel verschilt; een Foodmarkt genereerde een minimale hoeveelheid extra expeditie verkeer. In het geactualiseerd ontwerp wordt niet meer uitgegaan van een Foodmarkt maar van een reguliere supermarkt. In de nieuwe situatie wordt hierdoor minder expeditie verkeer gegenereerd ten opzichte van de situatie tijdens de eerdere toets. Uit de eerdere toets bleek dat, uitgaande van iets meer expeditie verkeer, verkeerskundig geen knelpunten ontstaan. In het meest recente ontwerp blijven de conclusies uit de eerdere studie dan ook overeind; het lager aandeel expeditie verkeer leidt eerder tot gunstiger verkeerseffecten ten opzichte van de eerder getoetste situatie.

3. Verkeersgeneratie

Nieuwe functies of verandering van bestaande functieprogramma's leiden tot een wijziging in het verkeersbeeld. Iedere functie heeft een bepaalde verkeersgeneratie die is opgebouwd uit aankomend en vertrekkend verkeer. Het maatgevend moment voor de verkeersgeneratie kan per moment in de week verschillen. In deze studie is een berekening gemaakt voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

3.1 Verkeersgeneratie

Functieprogramma

De bestaande supermarkt gaat in de toekomstige situatie terug in omvang. In tabel 3.1 is het functieprogramma van de supermarkt in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven. In de toekomstige situatie heeft de supermarkt een oppervlakte van 2.800 m² bvo. Dit is een afname van 320 m² bvo ten opzichte van de bestaande situatie.

functie	huidig (m ² bvo)	toekomstig (m ² bvo)	verschil (m ² bvo)
supermarkt	3.120	2.800	-320

Tabel 3.1: Functieprogramma huidige en toekomstige Jumbo (bron: opdrachtgever)

Kencijfers verkeersgeneratie

Het gemeentelijk beleid heeft geen eigen kencijfers of normen met betrekking tot verkeersgeneratie. Het verkeer voor de huidige en toekomstige situatie is berekend aan de hand van CROW kencijfers voor verkeersgeneratie². CROW maakt voor het bepalen van de verkeersgeneratie onderscheid tussen stedelijkheidsgraad en ligging van de locatie. De locatie van de supermarkt is gelegen in 'sterk stedelijk gebied'. De locatie is gelegen aan de centrumring wat overeenkomt met zone 'schil centrum'.

In tabel 3.2 zijn de kencijfers voor de verkeersgeneratie voor deze functie conform CROW weergegeven. De gepresenteerde waarden betreffen motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal per 100 m² bvo. CROW hanteert binnen de kencijfers een bandbreedte met een minimum en een maximum. In deze studie wordt voor het bepalen van de verkeersgeneratie uitgegaan van het gemiddelde van deze bandbreedte. Voor de ontwikkeling bestaat geen aanleiding om hiervan af te wijken.

functie	functie CROW	minimum CROW	gemiddelde CROW	maximum CROW	eenheid
supermarkt	fullservice supermarkt	75,8	96,6	117,4	100 m ² bvo

Tabel 3.2: Kencijfers CROW verkeersgeneratie supermarkt

² CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'

Aan de hand van het functieprogramma, de kencijfers en de uitgangspuntenberekening is in tabel 3.3 de berekening voor de verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag uitgevoerd. De Jumbo is gedurende 7 dagen per week open. In de tabel is de verkeersgeneratie voor een gemiddelde week berekend door de gemiddelde weekdag met 7 te vermenigvuldigen. Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van de uitbreidingsplannen op de verkeersgeneratie van de supermarkt afneemt met circa 310 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

	omvang (x100 m ² bvo)	kencijfer (per 100 m ² bvo)	verkeersgeneratie weekdag	verkeersgeneratie week
huidige situatie	31,2	96,6	3.014	21.097
toekomstige situatie	28,0	96,6	2.705	18.934
<i>verschil</i>			-309	-2.164

Tabel 3.3: Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie

3.2 Uitsplitsing naar periode

De berekening in tabel 3.3 betreft de verkeersgeneratie voor een gemiddeld weekdag etmaal. Voor Jumbo geldt conform uitgangspunten in eerdere studies dat een werkdag met koopavond en een zaterdag de drukste dagen van de week zijn. Door van deze drukste dagen een 2-uurs spitsintensiteit (brede spits) te gebruiken, wordt de verkeersgeneratie voor het maatgevende moment berekend. Conform CROW³ bedraagt het aandeel bezoekers van een full-service supermarkt op een werkdag met koopavond 21% van het weektotaal en op een zaterdag 18%. In tabel 2.4 is de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situatie voor de beide maatgevende momenten weergegeven.

	verkeersgeneratie week	verkeersgeneratie werkdag met koopavond	verkeersgeneratie zaterdag
huidige situatie	21.097	4.430	3.798
toekomstige situatie	18.934	3.976	3.408
<i>verschil</i>	-2.163	-454	-389

Tabel 3.4: Verkeersgeneratie op de maatgevende momenten

Als stelregel geldt dat gedurende de drukste 2 uur circa 15% van alle verkeer wordt gegenereerd. Om dit percentage specifiek te maken voor deze situatie is op basis van de bezoekersregistratie (raadpleegbaar via Google Maps), in eerdere studies een verdeling van de bezoekers gemaakt over de uren dat de Jumbo geopend is. Hieruit blijkt dat dit percentage iets hoger is gelegen voor de vestiging van Jumbo Rosendaal. Op de werkdag met koopavond bedraagt de drukste 2 uur 18% van alle bezoekers en op de zaterdag bedraagt dit 19%.

In tabel 3.5 is de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situatie voor de brede spitsen tijdens de werkdag met koopavond en de zaterdag. Uit de berekeningen blijkt

³ CROW publicatie 272: Verkeersgeneratie voorzieningen - kengetallen voor gemotoriseerd verkeer

dat de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie in de brede spits op een werkdag met koopavond circa 720 motorvoertuigbewegingen bedraagt. Dit is een afname van circa 80 motorvoertuigbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Op de zaterdag bedraagt de verkeersgeneratie circa 650 motorvoertuigbewegingen tijdens de brede spits. Dit is eveneens een afname van circa 75 motorvoertuigbewegingen.

	verkeersgeneratie week	verkeersgeneratie werkdag met koopavond	brede spits werkdag met koopavond	verkeersgeneratie zaterdag	brede spits zaterdag
huidige situatie	21.097	4.430	797	3.798	722
toekomstige situatie	18.934	3.976	716	3.408	648
<i>verschil</i>	-2.163	-454	-82	-390	-74

Tabel 3.5: Verkeersgeneratie van de supermarkt in motorvoertuigbewegingen tijdens de brede spits (2 uur) voor de werkdag met koopavond en de zaterdag

Tot slot is in tabel 3.6 een vergelijking gemaakt tussen het functieprogramma uit de eerdere toets en het geactualiseerde functieprogramma. Uit de tabel blijkt dat in de toekomstige situatie met het nieuwe functieprogramma op alle momenten minder verkeer wordt gegenereerd ten opzichte van de eerder getoetste situatie.

	verkeersgeneratie week	verkeersgeneratie werkdag met koopavond	brede spits werkdag met koopavond	verkeersgeneratie zaterdag	brede spits zaterdag
oude functieprogramma	30.599	6.426	1.157	5.508	991
geactualiseerd functieprogramma	18.934	3.976	716	3.408	648
<i>verschil</i>	-11.665	-2.450	-441	-2.100	-343

Tabel 3.6: Verschil verkeersgeneratie oud en nieuw getoetst functieprogramma

4. Analyse verkeersafwikkeling

In dit hoofdstuk worden de verkeerskundige gevolgen in beeld gebracht aan de hand van de drie onderdelen:

- bereikbaarheid;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersveiligheid.

4.1 Bereikbaarheid

De beoordeling van de bereikbaarheid is vanuit een ruimtelijke component ingestoken. Voor de verschillende modaliteiten auto, vrachtverkeer, fiets en openbaar vervoer bekijken we wat er verandert.

Auto

Voor autoverkeer verandert de bereikbaarheid van Jumbo doordat de in- en uitrit aan de Boulevard komt te vervallen en de doorsteek op de Van Beethovenlaan wordt dichtgezet. Dit resulteert naar verwachting in omrijdbewegingen via, en kerend verkeer op, de kruising Griendweg – Van Beethovenlaan. Het dichtzetten van de doorsteek heeft echter tot gevolg dat verkeer vanaf de oostzijde van de Van Beethovenlaan naar de Dr. Schaepmanlaan, niet meer rechtstreeks kan afslaan. Dit verkeer moet voortaan via de rotonde rijden. Dit is een relatief korte omweg en verkeerskundig acceptabel.

Vrachtverkeer

In de huidige en toekomstige situatie is de bereikbaarheid van de Jumbo voor vrachtverkeer (expeditie verkeer) gelijk. Zij maken gebruik van de in- en uitrit aan de Boulevard, rijden vooruit het terrein op en keren op het terrein. In de nieuwe situatie is er geen interactie met het overige verkeer op het terrein, wat de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger maakt.

Fiets

In de huidige en toekomstige situatie is de Jumbo bereikbaar vanaf het vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de Van Beethovenlaan. In westelijke richting (naar de rotonde) is dit een éénrichting fietspad, in oostelijke richting is het fietspad breder en bestemd voor twee richtingen. In de huidige situatie kunnen fietsers ook gebruik maken van de in- en uitrit aan de Boulevard (noord). Door de fysieke afscheiding kunnen fietsers in de toekomstige situatie geen gebruik blijven maken van deze ontsluiting. Dit heeft geen grote consequenties voor de fietsbereikbaarheid van de locatie. Wel wordt de situatie ter hoogte van de expeditieruimte overzichtelijker en veiliger.

Fietsers vanaf de Van Beethovenlaan oost slaan direct rechtsaf. Fietsers uit alle overige richtingen moeten formeel gebruik maken van het zuidelijke fietspad aan de Van Beethovenlaan en oversteken bij de fietsoversteek. Deze is nu ingetekend ter hoogte van de Dr. Schaepmanlaan. Met de inpassing van een linksafmogelijkheid wordt geadviseerd deze oversteek ten oosten van de linksaffer te leggen.

Fietsers vanuit het noorden kunnen er ook voor kiezen via de Hoogstraat naar de Jumbo te fietsen. Vanaf de Dunantstraat en Boulevard (zuid) bestaat een reëel risico op fietsers die vanaf de rotonde tegen de richting in te fietsen op het noordelijke fietspad aan de Van Beethovenlaan. De gemeente is positief om dit deel van het fietspad eveneens als tweerichting fietspad in te richten.

In de toekomstige situatie kan fietsverkeer geen gebruik meer maken van de fietsroute vanaf de Boulevard (noord) over het parkeerterrein. Hiermee wordt de fietsroute voor deze fietsers in theorie langer. Naar verwachting zal de extra omrijdafstand in de praktijk beperkt zijn. De meeste fietsers vanuit deze richting zullen naar verwachting via de Hoogstraat gaan rijden.

Voetgangers

Naar verwachting is het aandeel voetgangers laag. Ook voor voetgangers geldt dat in de toekomstige situatie de looproutes vanuit Boulevard (noord) iets langer worden. De omloopbeweging is, evenals bij de fietsers, in de praktijk beperkt. Wel wordt de route vulliger daar geen interactie met het manoeuvrerend expeditieverkeer meer plaatsvindt.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer ondervindt geen veranderingen in het huidige ontwerp ten aanzie van de huidige situatie en het eerder getoetste ontwerp. .

4.2 Verkeersafwikkeling

In de eerdere toets is de toekomstige verkeersafwikkeling op het omliggend wegennet doorgerekend. In deze berekeningen is destijds uitgegaan van de komst van een Jumbo Foodmarkt. In het geactualiseerde functieprogramma wordt, ten opzichte van de eerder getoetste situatie, uitgegaan van een kleinere oppervlakte en niet meer uitgegaan van het concept Foodmarkt. Dit leidt tot een lagere verkeersgeneratie ten opzichte van de eerder doorgerekende situatie.

Uit de eerdere berekeningen op basis van de eerdere uitgangspunten, die hoger lagen ten opzichte van het meest recente functieprogramma, bleek dat verkeersafwikkeling in de omgeving als gevolg van het extra verkeer van de Jumbo Foodmarkt niet tot nauwelijks verandert. Op basis van het meest recente functieprogramma neemt de verkeersgeneratie zelfs iets af ten opzichten van de eerdere uitgangspunten. De herontwikkeling van de supermarkt leidt hiermee in de toekomstige situatie niet tot problemen met de verkeersafwikkeling. Met het nieuwe functieprogramma wordt zelfs een iets gunstiger verkeersafwikkeling voorzien. De conclusies uit de eerder opgestelde berekeningen blijven hiermee ook met het geactualiseerde functieprogramma overeind.

4.3 Verkeersveiligheid

Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn ongevallen een uitgangspunt voor de huidige situatie. Om de verkeersveiligheid voor toekomstige situaties te beoordelen worden ontwerpen getoetst op aspecten voor verkeersveiligheid. Zowel de huidige als toekomstige situatie is hieronder beoordeeld. Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten uit de eerdere toets volledigheidshalve weergegeven.

Objectieve verkeersveiligheid

Uit de ongevallenregistratie van VIA-stat blijkt dat ter hoogte van huidige uitrit van de Jumbo aan de Van Beethovenlaan tussen 2014 en 2022 in totaal vier ongevallen zijn gebeurd. Aanvullend is van een aantal ongevallen onduidelijk waar deze zich op de Van Beethovenlaan hebben afgespeeld. De ongevallen hadden allen uitsluitend materiele schade, er zijn geen letselslachtoffers gevallen bij deze ongevallen. Er is geen detailinformatie beschikbaar omtrent de toedracht van de ongevallen.

Omdat de toedracht van de ongevallen niet is geregistreerd, is niet af te leiden of de ongevallen zijn gebeurd in relatie tot verkeer van een naar de Jumbo. Dit bijvoorbeeld als gevolg van invoegend verkeer vanaf het Jumbo terrein of achteropkomend verkeer vanaf de Van Beethovenlaan dat de rotonde nadert. Wanneer een CROSS-score van de Van Beethovenlaan wordt geraadpleegd, blijkt dat de weg hoog scoort op zowel het risico op ongevallen als op gereden snelheid (boven de limiet). Hoewel dit niet een directe relatie met elkaar hoeft te hebben, zou snelheid mogelijk een verklaring kunnen zijn voor de ongevallen. In dat geval is het mogelijk dat de ongevallen op de Van Beethovenlaan (deels) worden veroorzaakt door verkeer dan vanaf de van Beethovenlaan uit oostelijke richting komt aanrijden, aangezien verkeer vanaf het Jumbo parkeerterrein met een lage snelheid invoegt.

Verkeersconflicten

Ten aanzien van mogelijke verkeersconflicten zijn een aantal aspecten in het ontwerp aangemerkt die aandachtspunten hebben:

- een aandachtspunt is dat ter hoogte van de ontsluiting aan de Van Beethovenlaan geen zichtbelemmerende objecten in de groenstrook staan, zodat aankomend verkeer goed zicht heeft op het kruisende fietsverkeer en voetgangers;
- de locatie van de fiets- en voetgangersoversteek op het parkeerterrein van Jumbo is een aandachtspunt. Fietsers en voetgangers kruisen op dit punt autoverkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats; een situatie die bij vrijwel iedere supermarkt voorkomt. Goede wegmarkering en een slim ontwerp kunnen helpen weggebruikers te attenderen op elkaars aanwezigheid.

5. Conclusie

In voorliggende rapportage zijn de verkeerskundige gevolgen inzichtelijk gemaakt voor het geactualiseerde functieprogramma van de uit te breiden Jumbo supermarkt in Roosendaal. De verkeerskundige gevolgen zijn in beeld gebracht aan de hand van een analyse naar de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

Uit de rapportage blijkt dat:

- Ten aanzien van de bereikbaarheid de situatie verandert. Het expeditie verkeer heeft een eigen ontsluiting en is hiermee gescheiden van alle overige verkeer. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de situatie in de omgeving van het expeditie verkeer.
- Het dichtzetten van de doorsteek op de Van Beethovenlaan heeft een nadelig effect op de bereikbaarheid van de Jumbo voor auto's. Voor fietsers blijft de bereikbaarheid vergelijkbaar wanneer een deel van het fietspad aan de Van Beethovenlaan voor tweerichtingsverkeer wordt uitgevoerd.
- De verkeersafwikkeling in de openbare ruimte verandert niet tot nauwelijks. De lagere verkeersgeneratie van het nieuwe functieprogramma in relatie tot de resultaten van de eerder opgestelde VISSIM-simulatie wordt geen nadelig effect van deze aansluiting verwacht op de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid ten opzichte van het eerder getoetste ontwerp. Met het nieuwste functieprogramma wordt zelfs een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling in het gebied verwacht.
- De verkeersveiligheid met betrekking tot de aansluiting van het parkeerterrein op de openbare ruimte geen aandachtspunten betreft. De verdere inrichting van het parkeerterrein behoeft nadere bestudering.