



Aan Mikis Maathuis, gemeente Oldebroek
Van Jan Haveman, BVA Verkeersadviezen
Datum 26 mei 2020
Betreft Verkeersadvies Winkelcentrum Wezep

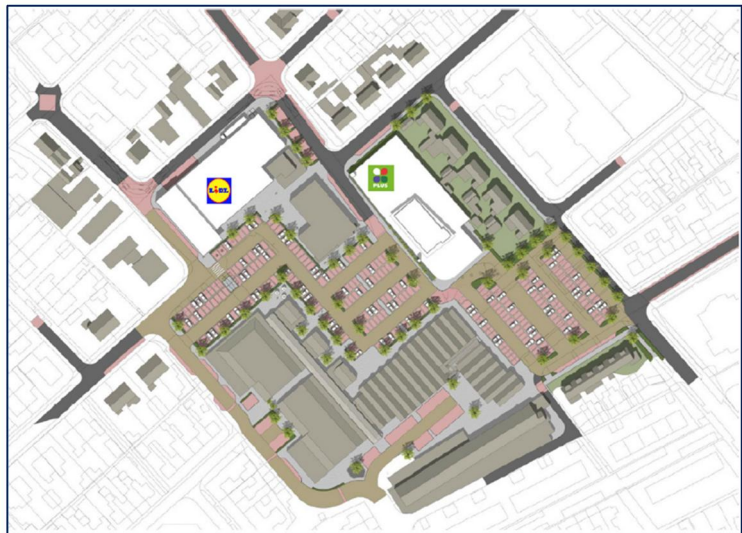
1. Inleiding

Al jaren wordt er binnen de kern Wezep en de gemeente Oldebroek nagedacht over op welke wijze het winkelcentrum in Wezep, lokaal ook wel bekend als het Meidoornplein, een 'boost' gegeven kan worden. Het bestaande centrum is enigszins geda-teerd en toe aan een opknapbeurt. Meerdere plannen hiertoe zijn de afgelopen jaren de revue gepasseerd, maar tot op heden is er om verschillende (vooral ook economi-sche) redenen nog geen grootschalige actie ondernomen. Infrastructureel zijn wel enkele aanpassingen gedaan (onder andere op het Meidoornplein voor de bestaande Plus supermarkt), maar grootschalige ruimtelijke ingrepen hebben (nog) niet plaats-gevonden. Nu ook private partijen de handen ineen hebben geslagen om te komen tot een herontwikkeling van het gebied en een eerste inrichtingsvoorstel hebben op-gesteld (zie figuur 1), acht de ge-meente Oldebroek de tijd rijp om spij-kers met koppen te slaan en gezamen-lijk met de private partijen te komen tot revitalisering van het centrumge-bied.

De gemeenteraad van de Oldebroek heeft hiervoor een besluit genomen en middelen ter be-schikking gesteld.

Middelen bestemd voor herinrichting van de openbare ruimte. Hierbij heeft de ge-meenteraad een aantal (13 om precies te zijn) randvoorwaarden gesteld, waaraan de inrichting van de openbare ruimte moet voldoen. Veel van de geformuleerde randvoorwaarden hebben betrekking op verkeerskundige aspecten.

Op basis van de door de gemeenteraad aangegeven randvoorwaarden en overige al-gemeen geldende verkeerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden, heeft een toetsing plaatsgevonden van het plan dat door de private partijen in november van



Figuur 1: Concept inrichtingsplan centrumgebied Wezep

vorig jaar is gepresenteerd. Onderdeel van de planvorming was de rapportage "Verkeersadvies Lidl en Plus Wezep" Bono Traffics d.d. 2 december 2019 waarin overwegend de verkeerskundige aspecten een plaats hebben gekregen.

De randvoorwaarden van de gemeenteraad, de resultaten van de toetsing (overwegend uitmondend in aandachtspunten) en algemeen geldende verkeerskundige uitgangspunten voor het centrumgebied, maar ook voor daarbuiten hebben de basis gevormd voor het planproces dat daarna is doorlopen. Samen met belanghebbenden is gekomen tot een definitief inrichtingsplan zoals weergegeven in figuur 2.

In voorliggende notitie wordt een en ander in chronologische volgorde beschreven. Dat betekent dat eerst wordt ingegaan op het tot stand komen van de aandachtspunten en randvoorwaarden, vooral gericht op de toetsing van de oorspronkelijke plan, en vervolgens op de wijze waarop deze aspecten al dan niet een plek hebben gekregen in het uiteindelijke plan.



Figuur 2: Definitief inrichtingsplan

In voorliggende notitie wordt een en ander in chronologische volgorde beschreven. Dat betekent dat eerst wordt ingegaan op het tot stand komen van de aandachtspunten en randvoorwaarden, vooral gericht op de toetsing van de oorspronkelijke plan, en vervolgens op de wijze waarop deze aspecten al dan niet een plek hebben gekregen in het uiteindelijke plan.

Dit gebeurt op een aantal aspecten, waaronder de parkeersituatie en de toegankelijkheid van het gebied voor alle relevante modaliteiten (autoverkeer, fietsverkeer, voetgangers en bevoorradend verkeer).

2. Parkeren

● **Autoverkeer**

In het verkeersadvies van Lidl en Plus is de extra parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding van de omvang van beide supermarkten bepaald aan de hand van parkeernormen. Een gangbare methode voor het prognosticeren van de te verwachten parkeervraag. Hierbij is uitgegaan van een drietrapsraket waarbij de rekentool van CROW, de parkeernormen van CROW uit de meest recente publicatie (381) en de parkeernormen van de gemeente Oldebroek zijn gebruikt. Alle drie de methoden geven in genoemde rapportage een andere uitkomst. In de rapportage wordt gesteld dat het het meest plausibel is om uit te gaan van de meest recente CROW publicatie (381; Toekomstbestendig parkeren), die als uitkomst een extra parkeervraag van 91 parkeerplaatsen geeft. In het vervolg van de rapportage wordt echter ook nog vaak doorgerekend met de normen van de gemeente Oldebroek, waarvan de uitkomsten hoger liggen (112 parkeerplaatsen).

Wij merken op dat de verschillen in uitkomsten tussen de gehanteerde methoden worden veroorzaakt doordat in de rekentool en door de gemeente Oldebroek onderscheid wordt gemaakt in full service supermarkten met een laag en middellaag prijsniveau en in full service supermarkten met een middelhoog en hoog prijsniveau. In publicatie 381 is dat niet meer het geval, maar is de bandbreedte verbreed tussen het minimale en maximale kengetal, waardoor beide supermarkttypen binnen de bandbreedte vallen.

De conform de normen juiste berekening zou dan ook een parkeernorm van 6,3 voor de Lidl moeten zijn en 5,6 voor de Plus. Deze normen relaterend aan de gehanteerde oppervlakken (966 m² uitbreiding Lidl en 765 m² uitbreiding Plus) leidt dan tot de conclusie dat er 61 parkeerplaatsen voor de Lidl moeten worden toegevoegd en 43 parkeerplaatsen voor de Plus, in totaal dus 104 parkeerplaatsen.

De vraag is echter of dit aantal wel te rechtvaardigen valt. Beide supermarkten zijn al aanwezig en de vraag is dan ook of de uitbreiding leidt tot een recht evenredig even grote toename in (auto)klanten. Dit lijkt niet waarschijnlijk. Bovendien is uit eerder op basis van het parkeeronderzoek in het centrum van Wezep uitgevoerde validatie gebleken dat de normen van de supermarkten lager liggen dan de hier gehanteerde normen.

Daarnaast blijkt uit het parkeeronderzoek dat op het maatgevende moment 176 van de geparkeerde 216 voertuigen op zaterdag kort geparkeerd staan. Passen we de hiervoor aangegeven normen toe op de huidige oppervlakken van de Lidl en de Plus dan komen we op een huidige parkeervraag van circa 160 parkeerplaatsen. Uitgaande van 95% (kort parkerende) bezoekers dus ruim 150 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit zou betekenen dat alle overige voorzieningen in het centrumgebied (circa 7.000 m² detailhandel) nog slechts 25 bezoekersvoertuigen trekken. Wat leidt tot een norm van de overige bezoekers (eveneens uitgaande van 95% bezoekers) van nog geen 0,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Een zeer lage waarde die ook doet vermoeden dat de gehanteerde normen voor de supermarkten te hoog zijn.

Voorgaande aspecten leiden ertoe dat de conclusie gerechtvaardigd lijkt dat een toename van ruim 100 parkeerplaatsen ten behoeve van de uitbreiding van de supermarkten aan de hoge kant is. Hoewel lastig te onderbouwen lijkt een toename van 50 – 75 parkeerplaatsen reëel. Deze aantallen zeggen alleen iets over de uitbreiding die nodig is voor de supermarkten. Er is dus nog geen rekening gehouden met het compenseren van een eventueel tekort in de huidige situatie en met een maximaal gewenste bezettingsgraad van 85%. In de huidige situatie zijn in het centrumgebied 281 parkeerplaatsen aanwezig. In de toekomstige situatie dient derhalve rekening te worden gehouden met 331 – 356 parkeerplaatsen.

Vooralsnog lijkt het, evenals in de huidige situatie, niet nodig om parkeerregulerende maatregelen te treffen. Er is met genoemde aantallen voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om alle doelgroepen te faciliteren. Bovendien zijn de ten opzichte van de winkels gunstig gelegen parkeervoorzieningen niet aantrekkelijk voor bewoners en werknemers. Enerzijds omdat de bestemming voor bewoners niet in de directe omgeving ligt en anderzijds omdat bewoners (en ook werknemers) er over het algemeen niet voor kiezen op plaatsen te parkeren waar er veel sprake is van parkeerwisselingen, zoals op plaatsen die gunstig zijn gelegen ten opzichte van de supermarkten. De vele parkeerwisselingen maken de kans op (parkeer)schade relatief groot. Deze stelling wordt ook ondersteund door de resultaten uit oorspronkelijk parkeeronderzoek dat ook uitwijst dat het aantal parkerende bewoners in dit gebied beperkt is.

In het uiteindelijke ontwerp is voorzien in 350 parkeerplaatsen in en rondom het winkelcentrum, waarmee naar verwachting voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn om te kunnen voorzien in de toekomstige parkeerbehoefte. Van de 350 plaatsen zullen er 9 worden aangeduid als algemene invaliden parkeerplaats. Vooralsnog worden er verder geen regulerende maatregelen getroffen. Mocht blijken dat er in de toekomst sprake is van oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen binnen het winkelcentrum, dan kan alsnog worden overwogen over te gaan tot regulerende maatregelen. Hierbij ligt het instellen van een parkeerduurbeperking door middel van een parkeerschijfzone het meest voor de hand.

● **Fietsstalling**

Ruimte voor de auto is van belang, maar zeker zo belangrijk is het stallen van fietsen, mede vanwege het feit dat de wens bestaat dat zoveel mogelijk bezoekers het gebied met de fiets bezoeken (randvoorwaarde 7 raadsstuk). Stimuleren van fietsgebruik betreft dan ook niet alleen het aanbieden van goede en veilige fietsroutes, maar zeker ook het aanbieden van voldoende stallingsmogelijkheden nabij de bestemming. Het 'verkeerd' positioneren van fietsenstallingen leidt vaak tot een slecht gebruik van de voorziening en tot wild gestalde fietsen (zie nevenstaande foto).



Wild gestalde fietsen

Naast het feit dat de stallingen op de juiste locaties moet worden gesitueerd, dienen er voldoende stallingsplaatsen aanwezig te zijn. Alleen dan kan het wild stallen van fietsen worden voorkomen. CROW geeft in de meest recente publicaties een kengetal aan van 2,7 stallingsplaatsen per 100 m² bvo voor supermarkten en 2,5 voor een winkelcentrum. Indien we gemakshalve uitgaan van 2,5 plaatsen per 100 m² bvo dan zijn voor het winkelcentrum in totaliteit, wat in de toekomstige situatie zal bestaan uit circa 7.000m² bvo detailhandel en circa 4.500 m² bvo supermark, circa 300 stallingsplaatsen nodig, waarvan circa 100 voor de supermarkten. Voor een stallingsplaats dient rekening te worden gehouden met een ruimtebehoefte van circa 1,5 m² per fiets. Dit betekent 450 m² van de openbare ruimte beschikbaar moet zijn voor stallingsplaatsen. Deze ruimtebehoefte komt overeen met 36!! autoparkeerplaatsen. De exacte locatie en omvang van de stallingslocaties dient nader te worden bepaald en te worden geïmplementeerd in het ruimtelijke ontwerp. Het is evident dat ook in de directe omgeving van de ingang van de supermarkten stallingsvoorzieningen aanwezig moeten zijn.

In het ontwerp is voorzien in 100 (nieuwe) stallingsplaatsen voor fietsen, die zijn gerealiseerd nabij de ingangen van de Lidl en Plus supermarkt. Daarnaast bevinden zich momenteel nog 80 stallingsplaatsen (in de vorm van 40 zogenaamde nietjes) verdeeld over het winkelcentrum. Een en ander betekent dat in totaal in 180 stallingsplaatsen is voorzien. In de nadere detailuitwerking dient derhalve nog ruimte te worden gevonden voor ruim 100 stallingsplaatsen in het centrum.

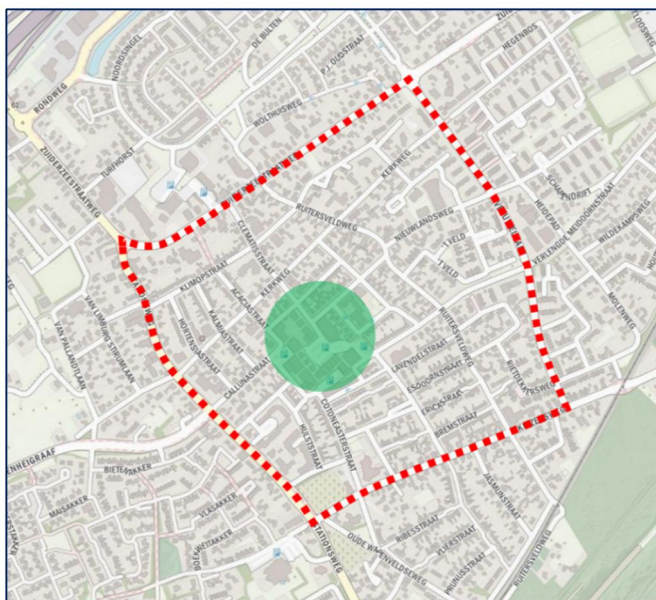
3. Toegankelijkheid

In deze paragraaf gaan wij in op de toegankelijkheid van het winkelcentrum. Hiermee bedoelen wij niet de directe toegankelijkheid in de zin van fysieke maatregelen voor mindervaliden en dergelijke, maar de bereikbaarheid van het gebied van uit de kern Wezep en van daarbuiten. Hoewel het een winkelcentrum is dat zich hoofdzakelijk richt op de lokale bevolking van Wezep, blijkt uit onderzoek van de supermarkten dat een substantieel deel van de klanten van buiten de kern Wezep komt. De laatste categorie zal overwegend per auto komen.

In het vervolg van deze paragraaf gaan wij eerst in op de autobereikbaarheid, vervolgens op de fiets en daarna op de voetgangers. Echter eerst beschrijven wij in hoofdlijnen de omliggende (hoofd)wegenstructuur van de kern Wezep.

3.1 Wegenstructuur

Het winkelcentrum van Wezep ligt min of meer centraal in het vierkant van wegen (carré) Zuiderzeestraatweg, Stationsweg, Keizersweg en Veluwelaan. Genoemde wegen vormen de dragers van de wegenstructuur van dit deel van Wezep. De wegen in het vierkant maken vervolgens ook voor een groot gedeelte deel uit van de hoofdwegenstructuur van de kern Wezep. Zo vormt de Zuiderzeestraatweg in noordelijke richting de verbinding met de A28 en Oldebroek, de Zuiderzeestraatweg in oostelijke richting de verbinding met Hattem en Zwolle, de Keizersweg de verbinding met de A50 en Hattem en de Stationsweg met de A50 richting Heerde en de kern Heerde.



Figuur 3: Wegen carré rondom centrumgebied Wezep

Van belang is nog om op te merken dat de aansluiting van Wezep op de A28 zal worden verplaatst en in plaats van ter hoogte van de Zuiderzeestraatweg, ter hoogte van de Voskuilerdijk wordt gerealiseerd. Deze ingrijpende wijziging in de hoofdwegenstructuur heeft invloed op de aanrijdroutes van het externe verkeer van en naar de A28. Hoewel het niet de verwachting is dat het hierbij om veel bezoekers van de winkelvoorzieningen in het centrum zal gaan, is dit vooral voor het bevoorradende verkeer een issue.



Figuur 4: Toekomstige hoofdwegenstructuur

Ondanks dat het carré van wegen onderdeel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur, zijn de wegen qua vormgeving niet allemaal gelijk. De Stationsweg is met vrijliggende fietspaden de meest royaal vormgegeven weg. De overige wegen zijn van wat lagere orde en overwegend voorzien van een centrale rijloper met aan beide zijden rode fiets(suggestie)stroken. De Zuiderzeestraatweg en Veluwelaan zijn hierbij ongeveer even breed (7,5 – 8,0 meter), maar de Keizersweg is met een breedte van circa 6,0 meter aanzienlijk smaller. Op de Stationsweg, Veluwelaan en Keizersweg geldt een maximum snelheid van 50 km/uur, terwijl op de Zuiderzeestraatweg een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Hierbij merken wij nog op dat het deel van de Zuiderzeestraatweg dat ligt tussen de Stationsweg en Clematisstraat op een andere manier, met meer nadruk op de verblijfsfunctie en een smaller profiel is ingericht. Hiermee zijn vooral dit deel van de Zuiderzeestraatweg, maar ook de Keizersweg het minste geschikt voor de afwikkeling van (veel) verkeer.

In het gebied binnen het genoemde vierkant van wegen is er sprake van een diffuus systeem van wegen, waarvan een deel direct leidt naar het winkelcentrum. Op alle wegen binnen het genoemde carré is sprake van een 30 km/uur zone en alle wegen kenmerken zich uiteraard in een gemengde verkeersafwikkeling. Vanaf de Stationsweg kan het winkelcentrum rechtsreeks worden bereikt via de Callunastraat, vanaf de Zuiderzeestraatweg kan dit via de Clematisstraat en vanaf de Veluwelaan via de (Verlengde) Meidoornstraat. Vanaf de Keizersweg zijn er twee toegangswegen die rechtstreeks naar het winkelcentrum leiden. Het gaat hierbij om de Berberisstraat en de Cotoneasterstraat.

3.2 Autoverkeer

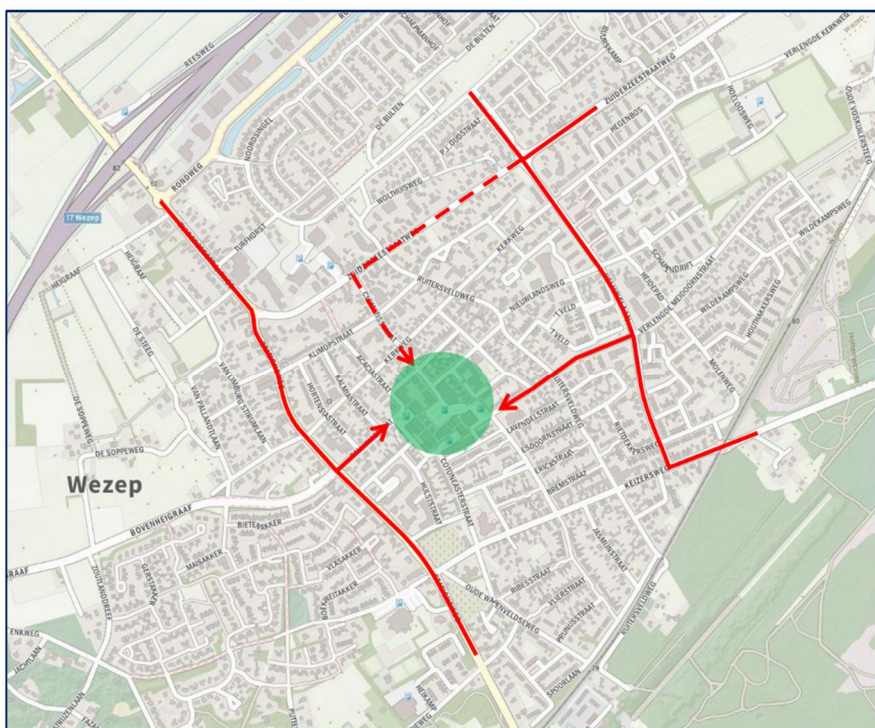
Het autoverkeer zal zoals al aangegeven deels uit de kern Wezep komen en deels van daarbuiten. In het navolgende gaan wij in op het interne en externe verkeer. Op voorhand merken wij op dat wij in voorliggende notitie geen aandacht besteden aan de intensiteiten van het verkeer. Gezien de omvang van het winkelcentrum, de tellingen die onlangs zijn verricht en de capaciteit van de omliggende wegen is het geenszins de verwachting dat er capaciteits- en (bij een goede inrichting van de wegen) verkeersveiligheidsproblemen gaan ontstaan.

● **Intern verkeer Wezep**

Voor het interne verkeer, dat wil zeggen verkeer met een herkomst/bestemming binnen de kern Wezep, dient nog onderscheid te worden gemaakt tussen verkeer met een herkomst/bestemming binnen het vierkant en daarbuiten. Voor zover bezoekers binnen het carré van wegen met de auto richting winkelcentrum gaan, geldt dat deze nagenoeg niet te 'sturen' zijn. Deze zullen van de meest snelle en korte route binnen het gebied gebruik maken en daarmee hun eigen (woon)straat en omliggende straten belasten.

Verkeer komende van buiten het carré, maar wel uit de kern Wezep, kan wel enigszins gestuurd worden. In een eerder stadium (2008) is reeds een eerste verkenning gedaan met betrekking tot de meest gewenste aanrijroute voor het verkeer gerelateerd aan het winkelcentrum. Wij merken op dat wat voor de aanrijroutes geldt uiteraard ook van toepassing is voor de retour(afrij)route. Omwille van de leesbaarheid van voorliggende notitie worden niet steeds de aan- en afrijroute benoemd, maar bespreken wij uitsluitend de aanrijroutes. Dit geldt overigens alleen voor het autoverkeer. Bij het bevoorradende verkeer, dat later in deze notitie aan bod komt is er niet altijd sprake van dezelfde aan- en afrijroutes.

Op basis van de huidige categorisering en vormgeving van de wegen is het gewenst het winkelcentrum zoveel als mogelijk vanaf de Stationsweg en de Veluwelaan te bereiken.



Figuur 5: Hoofdontsluitingsstructuur in- en extern autoverkeer

Vanaf de Zuiderzeestraatweg is ook nog een redelijk tot goede optie, maar hiervoor geldt dat het risico bestaat dat de Zuiderzeestraatweg (tussen de Stationsweg en de Clematisstraat) extra wordt belast, wat ongewenst is. Verkeer komende vanaf de Zuiderzeestraatweg (richting Oldebroek), dient bij voorkeur gebruik te maken van de route Stationsweg - Callunastraat en niet te kiezen voor de route Zuiderzeestraatweg - Clematisstraat. Voor verkeer uit oostelijke richting is dit minder

een probleem, maar hiervoor is de route via de Veluwelaan en Meidoornstraat een prima alternatief.

● **Extern verkeer**

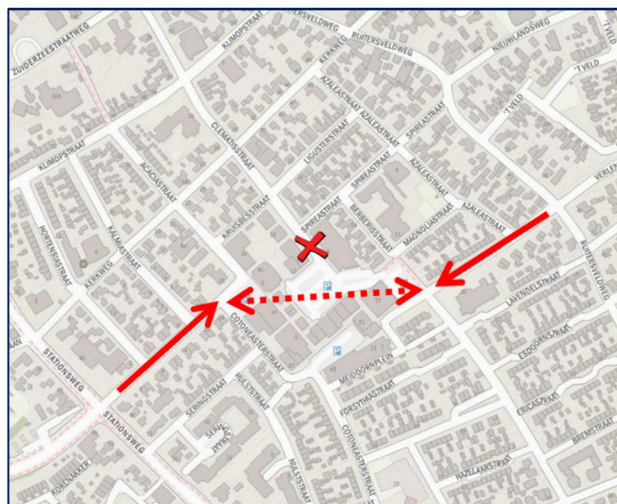
Verkeer van buiten Wezep maakt in vele gevallen uiteindelijk gebruik van één van de wegen uit het carré om het winkelcentrum te bereiken. Het verplaatsen van de

aansluiting zal voor het externe verkeer naar verwachting niet heel veel effect hebben. Het is niet aannemelijk dat veel van het aan het winkelcentrum gerelateerde personenautoverkeer extern van de A28 komt. Dit zal waarschijnlijk veel meer uit de richting Oldebroek en Hattem komen via respectievelijk de Zuiderzeestraatweg en de Keizersweg. Het externe verkeer zal dan ook evenals het interne verkeer uiteindelijk het carré bereiken. Ook voor de externe autobewegingen gelden dan dus de hiervoor aangegeven ontsluitingsroutes als voorkeursroute. Verkeer komende vanaf de nieuwe aansluiting A28 kan in zuidelijke richting via de Rondweg en vervolgens de Zuiderzeestraatweg en de Veluwelaan inrijden of de Rondweg in westelijke richting volgen en vervolgens via de Zuiderzeestraatweg en de Stationsweg naar de Callunastraat gaan. Het overige externe verkeer komt vanaf de Zuiderzeestraatweg uit noordelijke richting (Oldebroek), vanaf de Stationsweg (Heerde/A50) of vanaf de Keizersweg (A50/Hattem) en kan vervolgens een van de aangewezen routes volgen.

● **Circulatie binnen winkelcentrum**

Met de aangegeven toegangen vanuit oostelijke en westelijke richting is er sprake van een goede bereikbaarheid van het winkelcentrum. Vanaf deze toegangsroutes is er sprake van herkenbaarheid van het winkelcentrum aangezien de (geprojecteerde) parkeerterreinen in het verlengde van deze routes liggen. Het is gewenst om op alle wegen in en rondom het winkelcentrum verkeer in twee richtingen toe te staan. Hiermee is een optimale bereikbaarheid van het gebied gegarandeerd. Het is niet de verwachting dat er niet bestemmingsverkeer door het gebied zal gaan rijden. Hiervoor kennen de routes door het gebied die veelal over parkeerterreinen verlopen teveel belemmeringen. Indien mocht blijken dat op termijn toch routes door het centrum gaan ontstaan, dan kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen. Hierbij kan worden gedacht aan het aanbrengen van 'knippen' en/of het instellen van eenrichtingverkeer. Hierbij moet wel bedacht worden dat de bereikbaarheid van het gebied door dergelijke maatregelen verslechtert en deze maatregelen ook voor de dagelijkse gebruikers en omwonenden hinder en overlast kunnen veroorzaken. Veelal leiden eenrichtingmaatregelen tot omrijdafstanden en extra verkeersbewegingen. Tevens is het noodzakelijk bij het instellen van eenrichtingverkeer de vormgeving van de wegen hierop ook aan te passen. Dit om het éénrichtingregime beter duidelijk te maken en om negatie van de verplichte rijrichting tegen te gaan.

Wel zou kunnen worden overwogen om de Clematisstraat tussen de Spireastraat en het parkeerterrein niet toegankelijk te maken voor autoverkeer (eventueel met uitzondering van bevoorradend verkeer). Hiermee is het knelpunt van de verspringing/versmalling dat zich in de oorspronkelijke planvorming voordoet, opgelost en kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan dit gebied.



Figuur 6: Ontsluitingsstructuur winkelcentrum bij afsluiting Clematisstraat

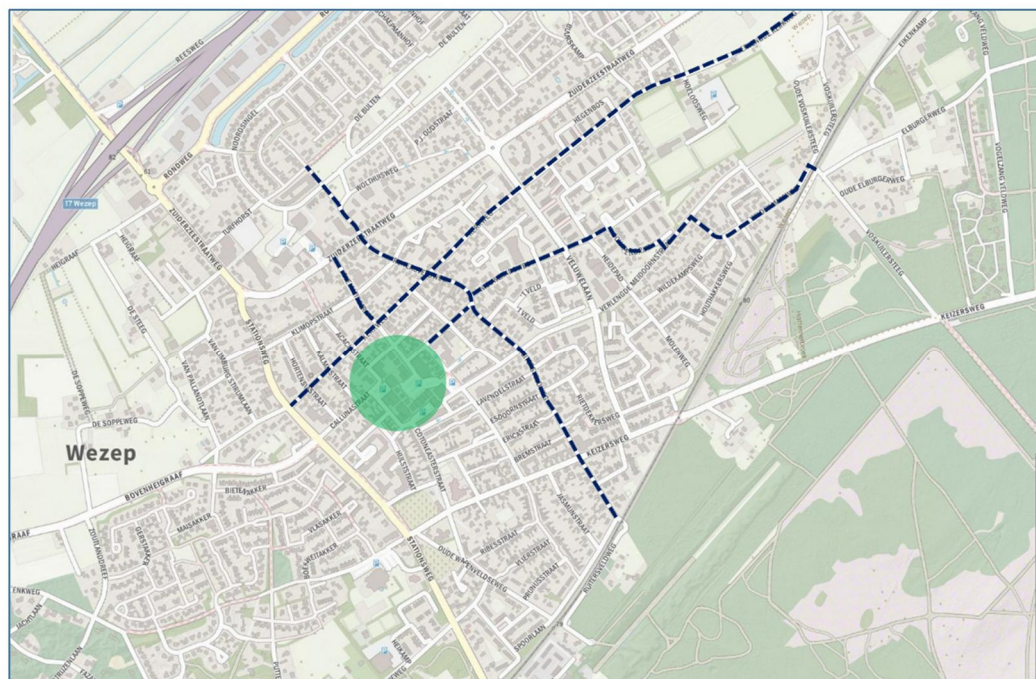
Dit vraagt overigens wel wat van de oriëntatie van de aangrenzende panden (Kruidvat). Tevens kan de doorgang dienst doen als veilige doorsteek voor langzaam verkeer. Wellicht kan

hier ook een stallingslocatie worden gerealiseerd. Ten slotte wordt het niet benutten van de toegang naar het centrum voor autoverkeer via de Clematisstraat hiermee verder ondersteund. De Clematisstraat kan hiermee beter dienst gaan doen als fietsroute tussen Wezep Noord en het winkelcentrum. Eventueel kan het autovrije gebied worden verlengd tot aan de Ligusterstraat.

Het uitgewerkte plan heeft overwegend betrekking op de inrichting van het plangebied zelf en niet zozeer op de aanrijdroutes. Desondanks sluiten de hoofdtoegangen van de parkeervoorzieningen goed aan op de gewenste toeleidende routes naar het winkelcentrum. Zoals aangegeven heeft de toegang via de Clematisstraat niet de voorkeur voor het gemotoriseerd verkeer. Maatregelen om deze route minder aantrekkelijk te maken als toegangsroute dienen buiten het winkelcentrum om te worden getroffen. Hierbij moet vooral worden gedacht aan het aantrekkelijk(er) maken van beide andere hoofdroutes (Callunastraat en (Verlengde) Meidoornstraat). Er is niet voor gekozen de Clematisstraat tussen de Spireastraat en het parkeerterrein af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hiervoor is (vooralsnog) onvoldoende draagvlak onder de stakeholders. De oorspronkelijk knik in de Clematisstraat, die eerder als knelpunt is aangemerkt, is in het ontwerp niet meer aanwezig als gevolg van de verlegging van de Clematisstraat in westelijke richting. De asverspringing in de Clematisstraat vindt nu plaats op de aansluiting met de Kruisbesstraat. Alle wegen in en rondom het centrum blijven in twee richtingen toegankelijk. Met de gekozen vormgeving van de het gebied is het niet de verwachting dat er oneigenlijk verkeer door het gebied zal gaan rijden. Mochten er zich in de toekomst problemen gaan voordoen, dan dient op dat moment het specifieke probleem inzichtelijk te worden gemaakt en zullen er maatwerkmaatregelen (moeten) worden getroffen.

3.3 Fiets

Fietsverkeer kan van dezelfde routes gebruik maken als het autoverkeer. Door de toegangen van het autoverkeer te bundelen op twee toegangsroutes, krijgt het fietsverkeer de beschikking over meer autoluwere routes. Fietzers zullen dus meer gebruik gaan maken van de omliggende woonstraten. Daarnaast is het wenselijk de Clematisstraat aantrekkelijker te maken voor fietsverkeer. Deze weg vormt een verbinding met de Zuiderzeestraatweg waar het buurthuis, de Aldi supermarkt en dergelijke zijn gevestigd en vormt bovendien een aantrekkelijke route naar Wezep Noord. Nadat een definitieve keuze is gemaakt voor de autostructuur kan worden bezien welke maatregelen noodzakelijk en gewenst zijn voor de fietser. Routes die aantrekkelijk kunnen worden gemaakt als fietsroute van en naar het winkelcentrum zijn bijvoorbeeld de (verlengde) Kerkweg en de Ruitersveldweg. Maar ook de route Lijsterbesstraat – Berberisstraat en Nieuwlandsweg – Spireastraat zijn potentieel aantrekkelijke routes.



Figuur 7: Potentieel aantrekkelijke fietsroutes

Met betrekking tot de toegankelijkheid van het fietsverkeer zijn binnen het gebied, uiteraard met uitzondering van de realisatie van stallingsplaatsen, geen specifieke maatregelen getroffen. Maatregelen voor deze doelgroep dienen buiten het gebied te worden getroffen om het kwaliteitsniveau van de fietsroutes naar het winkelcentrum op te waarderen.

3.4 Voetgangers

Wat voor fietsers geldt, geldt nog in sterke mate voor voetgangers. Deze hebben een grote hoeveelheid routes ter beschikking. Omdat alle wegen rondom het centrum gebied van Wezep nagenoeg zijn voorzien van trottoirs zijn in directe zin niet heel veel maatregelen voor voetgangers noodzakelijk. Voor deze doelgroep is vooral de oversteekbaarheid van belang. Met dit aspect dient in de verdere uitwerking van het ruimtelijke plan terdege rekening te worden gehouden. Maatregelen zijn echter sterk afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt met betrekking tot de ontsluitingsstructuur voor het autoverkeer. Daarnaast speelt vooral voor deze doelgroep de toegankelijkheid een rol. Hierbij moet worden gedacht aan voorzieningen voor slechtzienden en minder validen.

Wat voor de fietsers geldt, geldt ook voor de voetgangers voor zover het de aanlooproutes betreft. Binnen het centrum is voldoende ruimte gerealiseerd voor voetgangers, waarbij er min of meer een vierkante looproute is gerealiseerd door het gebied. Op de locaties waar voetgangers de 'parkeerroute' kruisen zijn oversteekvoorzieningen aangebracht voor voetgangers.

3.5 Bevoorrading

Naast het reguliere autoverkeer van de bezoekers van het winkelcentrum dient ook de bevoorrading te worden gefaciliteerd. Enerzijds in de aan- en afrijroutes en anderzijds bij de bestemming in het winkelcentrum. In de planvorming is opgenomen dat de Lidl aan de noordzijde wordt bevoorraad (Kruisbesstraat) en de Plus op de bestaande locatie aan de Berberisstraat. Dit vormt verder het uitgangspunt in voorliggende notitie en de beoordeling en gewenste routes zijn dan ook bepaald op basis van deze uitgangspunten.

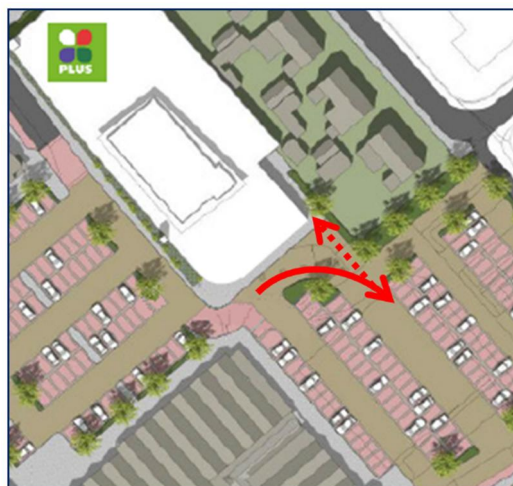
● **Lidl**

Voor de Lidl lijkt de bevoorradersroute voor de hand liggend. Aanrijden vanaf de Stationsweg via de Callunastraat en na het lossen het winkelcentrum weer verlaten via de Clematisstraat en daarna de Zuiderzeestraatweg op in oostelijke richting via de Zuiderzeestraatweg naar de Rondweg en de nieuwe aansluiting op de A28. Het deel van de route via de Clematisstraat botst enigszins met de gewenste beperking van de toegangsfunctie van deze weg, maar het betreft slechts enkele vrachtwagens per dag.

● **Plus**

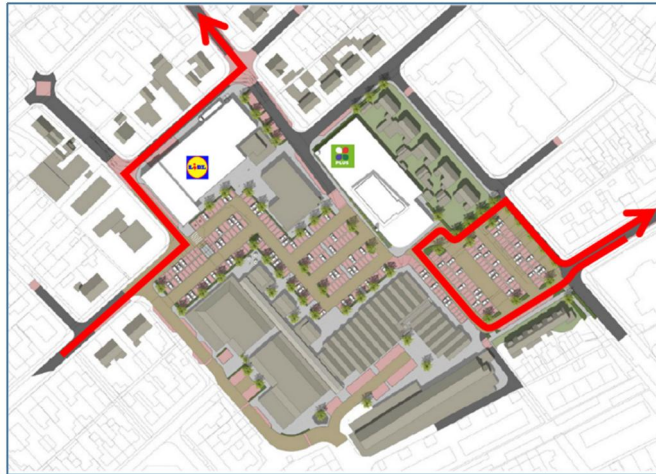
Voor de Plus supermarkt is de situatie iets minder eenduidig. De meest gewenste manoeuvre is om onder de supermarkt door te rijden en vervolgens achterwaarts het laaddok in te steken (zie figuur 8) zoals dat in de huidige situatie ook gebeurt.

Hiermee wordt manoeuvreren zoveel als mogelijk voorkomen. Bovendien kan de chauffeur dan over de linkerkant indraaien waardoor het zicht voor de chauffeur optimaal is. Het aanrijden kan dan via diverse routes. De route via de Callunastraat lijkt niet voor de hand te liggen omdat het totale winkelcentrum dan doorkruist moet worden. De aanrijdroutes vanuit het zuiden liggen ook niet voor de hand. Enerzijds vanwege het relatief krappe profiel van de Keizersweg anderzijds vanwege het vervolg van de route. Voor de Cotoneasterstraat geldt het zelfde als voor de Callunastraat en voor de Berberisstraat geldt dat de laadlocatie niet goed kan worden benaderd.



Figuur 8: Laadmanoeuvre Plus

Vanuit de hoofdwegenstructuur beschouwd, ligt de route via de (Verlengde) Meidoornstraat voor de hand. Bevoorradend verkeer kan vervolgens doorrijden het parkeerterrein op en dan voor de Plus (zuidzijde) langs rijden en vervolgens achteruit het laaddok in steken. Na het lossen kan via het parkeerterrein de Meidoornstraat weer worden bereikt en kan vervolgens via de Veluwelaan naar de Zuiderzeestraatweg en de rondweg worden gereden. Beide routes zijn in figuur 9 weergegeven. De



Figuur 9: Voorkeursroutes bevoorradend verkeer

retourroute van de Plus vergt mogelijk wel enige aanpassing aan de (fietsvoorziening) Berberisstraat en aan de wegbreedtes op de parkeerterreinen.

Een alternatief zou de bestaande bevoorradingsroute via de Clematisstraat kunnen zijn. Hierbij wordt aan de westzijde van de Plus langs gereden en vervolgens naar links afgebogen onder de Plus

door. Waarna wederom achterwaarts het laaddok kan worden bereikt. Omdat de Clematisstraat niet is aangewezen als hoofdontsluitingsroute heeft deze bevoorradingsroute niet de voorkeur.

Wij merken op dat de in de het Verkeersadvies aangegeven problematiek rond om routevorming langs scholen niet speelt, aangezien de scholen hier nog slechts tijdelijk gehuisvest zijn en binnenkort elders onderdak krijgen.

Uiteindelijk is er in het ontwerp voor gekozen de bevoorrading van de Plus supermarkt plaats te laten vinden via de Clematisstraat. Deze keuze is vooral ingegeven door de grote manoeuvreerruimte die nodig is voor vrachtverkeer als de alternatieve aan- en afrijroute via de Meidoornstraat wordt gevolgd. Gevolg hiervan is een (aanzienlijke) beperking van het aantal parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Plus Supermarkt. Deze parkeerplaatsbeperking wordt door de stakeholders niet acceptabel geacht.