



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan: Eric Hooijer, Gemeente Heerde
Van: Jan Haveman
Datum: 18 april 2019
Projectnr: 19049
Betreft: Zienswijzen Heerderhof Heerde

1. Inleiding

De gemeente Heerde heeft het bestemmingsplan Heerderhof in procedure gebracht. Het bestemmingsplan voorziet in de juridische onderbouwing van de realisatie van (zorg)woningen op de voormalige locatie van de Wendhorst. Met betrekking tot het bestemmingsplan is een aantal zienswijzen ingediend. Een van de zienswijzen is afkomstig van de Vereniging van Eigenaars van het complex Heerderhaegen; "Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Heerderhof te Heerde", d.d. 5 februari 2019. Heerderhaegen is het complex dat zich aansluitend en ten westen van het betreffende bestemmingsplan bevindt. Omdat een groot deel van de zienswijze betrekking heeft op verkeersgerelateerde aspecten heeft de gemeente Heerde BVA Verkeersadviezen gevraagd de ingediende zienswijze te beoordelen en te beantwoorden. Wij merken op dat naast genoemde zienswijze nog een aantal zienswijzen is binnen gekomen, met grotendeels dezelfde strekking. Reden waarom in voorliggende notitie overwegend wordt ingegaan op de zienswijze van de VvE Heerderhaegen. Aan het einde van deze notitie wordt ingegaan op aspecten die in andere zienswijzen zijn aangegeven en geen onderdeel uitmaken van de zienswijze van de VvE Heerderhaegen.

In voorliggende notitie gaan wij in op de in de zienswijze aangehaalde verkeersaspecten en geven hierop een reactie. Nadrukkelijk merken wij op dat in voorliggende notitie alleen wordt ingegaan op de verkeersgerelateerde aspecten uit de zienswijze(n). Omwille van de leesbaarheid van de notitie wordt eerst (de essentie van) het betreffende onderwerp uit de zienswijze aangegeven waarna de reactie volgt.

2. Zienswijzen

In het vervolg van deze paragraaf wordt de zienswijze (cursief) weergegeven, waarna het antwoord hierop volgt. Voorafgaand hieraan merken wij op dat een deel van de zienswijze betrekking heeft op een door BVA Verkeersadviezen opgesteld onderzoeksrapport. Het gaat hierbij om de rapportage "Woningbouw Heerder Hof Heerde – verkeerskundige effecten –", d.d. 13 november 2018.



In- en uitrit parkeergarage

Als de weg vanuit de parkeergarage richting prof. Jonkerlaan verlegd gaat worden, zal ook de in- en uitrit van de parkeergarage onder Heerderhaegen veranderen. Het wordt dan slalommen om naar binnen en naar buiten te kunnen komen. Bezwaarlijk gelet op de leeftijdsopbouw van de bewoners van Heerderhaegen

De aansluiting van het parkeerterrein Heerderhaegen op de professor Jonkerlaan zal enigszins in zuidelijke richting opschuiven, waardoor de toegang naar de parkeergarage wijzigt. De garage blijft evenwel goed en eenvoudig te bereiken.

10. Verkeerskundig onderzoek

Het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek, uitgevoerd door BVA verkeersadviezen, heeft naar onze mening geen enkele basis om tot afgewogen en goed onderbouwde conclusies te komen. Er is slechts op 2 dagen onderzoek gedaan en dan ook nog in een vakantieperiode. Wij laten het onderzoek op de zaterdag, gemakshalve, buiten beschouwing omdat er in de weekenden geen problemen zijn te verwachten. Blijft dus over dat het hele rapport is gebaseerd op slechts één opname dag. De opnamedag op een dinsdag was een nagenoeg droge dag, waarbij kan worden opgemerkt dat op een regenachtige dag, wat in Nederland nogal eens voorkomt, het autogebruik in hoge mate toeneemt. Het verkeerskundig onderzoek ademt de gedachte dat als het op een dinsdag in juni buiten droog en 25 graden is, je daaraan de conclusie kunt verbinden dat het de komende maanden elke dag ook droog en 25 graden is.

In algemene zin wordt in de verkeerskunde juni als gemiddelde maand aangemerkt. Er is gekozen voor twee dagen onderzoek omdat beide dagen qua gebruik van elkaar verschillen. De dinsdag herbergt vooral parkerende werknemers en uiteraard ook de bewoners, terwijl op zaterdag overwegend alleen de bewoners parkeren. Juist omdat de dagen qua gebruik onderling afwijken is er een goede indicatie verkregen van het onderscheid in bewoners, bezoekers en werknemers. De veronderstelling dat de onderzoeksresultaten gebaseerd zijn op één dag is dan ook niet juist.

Ten aanzien van de weersomstandigheden merken wij op dat ook hier een onjuist beeld wordt geschetst. Reclamant wekt de suggestie dat het onderzoek is verricht op zeer zonnige vakantiedagen met zomerse temperaturen. Hiervan is echter geen sprake. Dinsdag 19 juni was evenals zaterdag 16 juni een overwegend bewolkte dag met maximum temperaturen vergelijkbaar met het langjarige gemiddelde (maximum temperatuur circa 20^o C). Er is ook geen sprake van een vakantieperiode. De schoolvakantie in de regio Midden (waar Heerde onder valt) startte in 2018 op 14 juli, bijna een maand na de onderzoeksdata. Kortom de weersomstandigheden zijn evenals de onderzoeksdagen representatief voor de tijd van het jaar en daarmee representatief voor een gemiddelde situatie.

Uiteraard kunnen weersomstandigheden van enige invloed zijn op de parkeersituatie. Het gebruik van de auto op regenachtige dagen kan hoger liggen dan op droge dagen. Grote(re) verschillen zijn echter alleen waar te nemen op extreem slecht-weer-dagen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het aantal dagen met (zeer) slecht weer in Nederland op jaarbasis beperkt is. En de



vraag is dan ook gerechtvaardigd of op dergelijke situaties gedimensioneerd moet worden.

Maar los daarvan is er in deze situatie sprake van een mengfunctie. Het gebied zoals dat is onderzocht (en ook in de toekomst zal worden ingericht) herbergt zowel bewoners als werknemers. Indien de veronderstelling wordt geuit dat werknemers op slecht-weer-dagen meer met de auto zouden komen, dan geldt dit ook voor de bewoners uit het gebied die elders werken. Ook deze zullen meer met de auto gaan. Per saldo ontstaan er dan geen grote verschillen ten opzichte van een mooi-weer-dag. Hierbij merken wij nog op dat de balans in de toekomstige situatie meer door zal slaan naar bewoners, waardoor de parkeersituatie in dat kader alleen maar gunstiger wordt.

In het onderzoek is ten onrechte er vanuit gegaan dat de 9 parkeerplaatsen tegen Heerderhaegen in openbaar gebied liggen. Deze parkeerplaatsen liggen op eigen terrein en zijn, middels een aanduidingsbord op elke parkeerplaats, uitsluitend bedoeld voor bewoners en bezoekers van bewoners van Heerderhaegen.

In de rapportage "Woningbouw Heerderhof Heerde" is op bladzijde 11 het volgende opgenomen:

Complex Heerderhaegen heeft daarnaast een 9-tal, middels borden, voor bezoekers gereserveerde parkeerplaatsen.....Met betrekking tot het complex Heerderhaegen zijn dan ook vooral de 9 openbare (voor bezoekers van het complex gereserveerde) parkeervoorzieningen van belang.

In de rapportage is nadrukkelijk en meerdere keren vermeld dat het om gereserveerde parkeerplaatsen gaat. De toevoeging "openbare" heeft betrekking op de openbare toegankelijkheid van deze parkeerplaats, in tegenstelling tot de parkeerfaciliteit van Heerderhaegen in het gebouw (parkeergarage) die niet openbaar toegankelijk is. Deze specifieke privé-parkeerplaats buiten het gebouw is juist in het onderzoek betrokken om de parkeervraag van het complex (bezoekers en werknemers van in Heerderhaegen gevestigde voorzieningen) zo zuiver mogelijk te kunnen bepalen.

In de berekening van de toekomstige parkeerbehoefte voor de zones 4, 5 en 6 is de parkeerbehoefte vanuit Heerderhaegen niet meegenomen, terwijl die parkeerbehoefte wel moet worden ingevuld binnen de in het onderzoek genoemde zones 4, 5, 6. Wat is de parkeerbehoefte vanuit Heerderhaegen. Voor het gemak nemen we aan dat de 9 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende zijn om bewoners en bezoekers van bewoners te laten parkeren zodat die geen beroep zullen doen op parkeren in openbaar gebied. Volgens de gemeentelijke parkeernorm zouden er voor bewoners en bezoekers van bewoners van Heerderhaegen ook nog eens 9 plaatsen in openbaar gebied meegenomen moeten worden. Blijft over de parkeervraag vanuit de 3 bedrijfsmatige vestigingen in Heerderhaegen. Die bestaat uit een Kinderopvang (6 werknemers). Dagopvang (5 werknemers) en de Thuiszorg (ca 25 werknemers) Wij hebben gedurende een week elk uur alle geparkeerde auto's geteld en ook hebben wij gedurende de afgelopen maand de kentekens geregistreerd die toe te rekenen zijn aan de 3 in Heerderhaegen gehuisveste diensten. Er zijn 6 kentekens toe te schrijven aan personeel van de Kinderopvang, 5 kentekens aan personeel van de Dagopvang, en 25 kentekens aan personeel van de Thuiszorg. Nemen wij de laagst gehanteerde gemeentelijke parkeernorm voor de hoofdfunctie werken van 0,8 parkeerplaats per 25 m²



*bedrijfsoppervlakte dan komen we uit op een parkeerbehoefte bij 400 m² bedrijfsoppervlakte van 13 parkeerplekken. (400/25*0,8)
Dit komt in de praktijk op basis van onze waarnemingen overeen met het gemiddeld aantal auto's die hier op werkdagen bij Heerderhaegen staan geparkeerd. Deze zijn op basis van kenteken toe te wijzen aan 2 bedrijfswagens, 4 Kinderopvang, 2 Dagopvang en 5 Thuiszorg.*

De parkeerbehoefte van Heerderhaegen is als volgt meegenomen. Voor de bewoners in het complex zijn parkeerfaciliteiten beschikbaar in de garage. De bewoners doen geen beroep op het openbare gebied. Dit blijkt uit de onderzoeksresultaten en uit het feit dat door de VvE is aangegeven dat niet iedere bewoner beschikt over een voertuig. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de 18 parkeerplaatsen in de garage dus ruimschoots volstaan voor de 18 wooneenheden in het complex. De parkeerplaatsen buiten het gebouw op eigen terrein zijn dan ook bestemd voor en kunnen worden gebruikt door bezoekers van Heerderhaegen. Volgens de gemeentelijke parkeernorm zijn voor bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning nodig. Uitgaande van 18 wooneenheden betekent dit dat voor bezoekers 5,4 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Echter de reguliere vraag naar bezoekersparkeerplaatsen is op werkdagen overdag, conform algemeen aanvaarde aanwezigheidspercentages, circa 20% van de maximale parkeervraag. Dat betekent dat maximaal circa 2 parkeerplaatsen overdag in gebruik zullen zijn door bezoekers van de woningen. Resteren derhalve 7 parkeerplaatsen die door (ambulante) medewerkers van voorzieningen binnen Heerderhaegen kunnen (en zoals uit het onderzoek blijkt) worden benut. Slechts een klein aantal voertuigen dat te koppelen is aan Heerderhaegen parkeert op openbaar terrein. Deze zijn zoals reclamant aangeeft inderdaad niet apart in de berekening opgenomen, maar zoals gezegd betreft het een beperkt aantal voertuigen, waarbij ook nog rekening moet worden gehouden met toekomstig dubbelgebruik, maar daarover later meer.

Onduidelijk is waar de parkeernorm 0,8 parkeerplaats per 25 m² vandaan komt. Waarschijnlijk is hier de functie bedrijfsverzamelgebouw gehanteerd (bijlage 3 Parkeernormennota). Deze parkeernorm heeft echter geen betrekking op 25m² maar op 100m² bvo. Mogelijk dat de norm (op onjuiste wijze) is vertaald naar arbeidsplaats. Daarmee komt de parkeervraag volgens deze berekening niet op 13 maar op ruim 3 parkeerplaatsen uit. Echter de functie bedrijfsverzamelgebouw is naar onze optiek niet passend voor de voorzieningen die in het gebouw gevestigd zijn. Ten slotte merken wij op dat voor de bedrijfsvoering circa de helft van het gebouw wordt gebruikt en de andere helft voor dagopvang. Uit de vergunning blijkt dat het hierbij gaat om circa 150 m², wat de totale 'bedrijfsoppervlakte' brengt op circa 300 m² bvo in plaats van de gehanteerde 400 m². Kortom de uitgevoerde berekening is weinig realistisch.

Overigens is het wel opmerkelijk dat voor het complex Heerderhaegen de parkeervraag door reclamant empirisch is bepaald (diverse dagen parkeerregistratie) en voor de toekomst wordt gehanteerd, terwijl deze (vergelijkbare) werkwijze voor het complex Wendhorst verder op in de zienswijze ter discussie wordt gesteld.

Voegen we voor een duidelijk overzicht naar de parkeerbehoefte de behoefte van de bedrijfsmatige activiteiten vanuit Heerderhaegen toe onder nummer 7 dan bedraagt de parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke normstelling voor de zones 4, 5, 6 en 7 als volgt:



- zone 4: 5 seniorenwoningen, koop:	5 (+ 5 op eigen terrein)
- zone 5: 20 sociale huurappartementen:	30
- zone 6: 12 zorgwoningen:	48
- zone 7: Heerderhaegen, personeel:	13
Totale behoefte 4,5,6,7:	96

In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van 72 parkeerplaatsen in openbaar gebied in de zones 4, 5 en 6. Per saldo komt dit derhalve neer op een tekort van 24 parkeerplekken in openbaar gebied. Dit aantal moet nog met 1 worden verhoogd vanwege de gemeentelijke plannen om op één van de parkeerplaatsen een ondergrondse afvalcontainer te plaatsen.

Ten eerste merken wij op dat in het verkeerskundig onderzoek is aangegeven dat er 77 parkeerplaatsen in openbaar gebied worden gerealiseerd en geen 72 parkeerplaatsen zoals reclamant stelt. Ten tweede gaat reclamant uit van 13 parkeerplaatsen voor Heerderhaegen. Zoals hiervoor al is aangegeven klopt dit aantal niet en parkeert een deel van de voertuigen op eigen terrein en slechts een (zeer) beperkt deel op openbaar terrein. Ten derde gaat reclamant uit van een normstelling voor de zorgwoningen van 0,5 parkeerplaats per zorgplaats. Deze norm volgt uit de parkeernormennota Heerde. De normen uit deze nota zijn afgeleid van kencijfers van het kennisinstituut verkeer en vervoer CROW. CROW stelt voor deze norm: Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers dient een forse marge in acht te worden genomen.

Exact de reden waarom in deze situatie is gekozen voor een empirische benadering en de te verwachten parkeerdruk is gebaseerd op de werkelijke situatie.

Ten slotte merken wij op dat reclamant uitgaat van een vergelijking met de maximale berekende waarden per functie. Ten onrechte, omdat er dubbelgebruik mogelijk is. Werknemers kunnen overdag een groot deel van de bewonersparkeerplaatsen benutten. Als we al uitgaan van het door reclamant geschetste scenario, dan kan worden aangenomen dat van de 35 bewonersplaatsen (in openbaar gebied) er overdag circa 15 beschikbaar zijn voor andere gebruikers. Hiermee wordt de berekende parkeervraag overdag geen 96 maar 81 parkeerplaatsen en zou er slechts een tekort zijn van 4 parkeerplaatsen en niet van de aangegeven 24 plaatsen. Echter ook de waarden van Heerderhaegen en de normstelling van Viattence worden nog bestreden. Tot slot merken wij nog op dat de door reclamant genoemde ondergrondse afvalcontainer niet op het openbare parkeerterrein wordt gerealiseerd, maar op eigen terrein van Viattence. De door reclamant aangegeven extra reductie met 1 parkeerplaats is dus onjuist.

In het door Van Wonen ingediende plan, voor de raadsbrede commissie vergadering van 3-09-2018, vinden we onder het hoofd Parkeren een uitwerking van de volgens de gemeentelijke parkeernorm benodigd aantal parkeerplekken in openbaar gebied. In de zones aangeduid in de kleuren geel, blauw en rood (overeenkomend met de zones 4, 5 en 6) zien we dat er 75 parkeerplekken in openbaar gebied zijn ingetekend, voldoende voor de norm. Omdat daar nog sprake was van 15 sociale huurappartementen en er geen rekening werd gehouden met de behoefte vanuit de bedrijfsmatige activiteiten vanuit Heerderhaegen, heeft er alle schijn van dat in het verkeerskundig onderzoek is toegewerkt naar een aantal benodigde parkeerplaatsen, dat weliswaar afwijkt



van de gemeentelijke norm, maar toch aan de behoefte naar parkeerplekken zou voldoen.

Hier mee stelt reclamant de onafhankelijkheid van ons als een extern bureau ter discussie. Vooral nog is volstrekt onduidelijk waar deze aantijging op is gebaseerd. Sterker nog, in de verkeerskundige onderbouwing is aangegeven dat in zone 4, 5 en 6 vanwege de mogelijkheden tot dubbelgebruik kan worden volstaan met een veel kleiner aantal parkeerplaatsen dan de ingetekende 77 (oorspronkelijk 75) parkeerplaatsen en dat naar verwachting circa 50 parkeerplaatsen volstaat. Dat er naar het benodigde aantal parkeerplaatsen is toegerekend wijzen wij dan ook resoluut van de hand.

In het verkeerskundig onderzoek worden argumenten aangehaald waarom de gemeentelijke parkeernormen niet zouden moeten worden aangehouden. In de berekening van aantallen getelde auto's gerelateerd aan Viattence is geen rekening gehouden met auto's die op het leegstaande parkeerterrein van Baldershoeef worden geparkeerd door medewerkers/vrijwilligers/bezoek.

Het parkeerterrein Baldershoeef is in het parkeeronderzoek meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat hier op een werkdag en zaterdag maximaal 3 voertuigen geparkeerd staan. Omdat het gedrag van het grootste deel van deze parkeerders wijst op bewoners is dit parkeerterrein niet toegevoegd aan de zogenaamde "Viattence zone" maar aan de zone "Woonwijk". Als er al sprake is van Viattence gerelateerd parkeren dan gaat het om maximaal één voertuig.

Ook worden in de berekening, de op de dag van de telling aanwezige 35 auto's op het parkeerterrein aan de Haneweg slechts gedeeltelijk meegerekend. Onze ervaringen is dat deze bezetting op werkdagen vaak rond de 50 auto's ligt met uitlopers tot boven de 60, waarbij regelmatig auto's op de Haneweg geparkeerd moeten worden, (soms meer dan 10).

Alle 35 voertuigen die op het parkeerterrein staan geparkeerd zijn in de parkeervraag van Viattence betrokken. De 35 parkeerplaatsen zijn gebaseerd op empirische waarneming in een reguliere situatie. Het is inderdaad zo dat er op momenten (veel) meer voertuigen geparkeerd staan. Dit heeft echter geen betrekking op personeel van de vestiging, maar is vaak het geval bij vergaderingen en bijeenkomsten in het Viattence gebouw. De ruimtes waarin deze bijeenkomsten plaatsvinden zijn in het nieuwe gebouw niet meer aanwezig. Voor deze studie was vooral het reguliere aantal geparkeerde voertuigen van belang, omdat dat een beeld geeft van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij normale bedrijfsvoering.

Er is vanuit gegaan dat er in de huidige situatie 100 cliënten zijn opgenomen in de paviljoens. In de huidige situatie zijn er bij Viattence 80 cliënten opgenomen. In de nieuwe situatie zal dit uitgebreid zijn naar 96 (dus ook 20% meer parkeerbehoefte dan verondersteld). Voor de sociale huurappartementen is geen rekening gehouden dat de bestemming van deze appartementen mogelijk senioren wordt, wat in zal houden dat parkeerplaatsen bestemd voor deze appartementen ook overdag veelvuldig bezet zullen zijn. Ook wordt de verwachting uitgesproken dat er in de toekomstige situatie slechts 35 medewerkers bij Viattence werkzaam zijn op de nieuwe locatie. Niet duidelijk is of dit inclusief de ambulante zorgmedewerkers is die vanuit Heerderhaegen werkzaam zijn.



In de verkeerskundige onderbouwing is ervanuit gegaan dat er ten tijde van het onderzoek ongeveer evenveel bewoners in het complex gehuisvest waren als in de toekomstige situatie. Daarnaast is er uitgegaan van de invulling van de woningen zoals op dat moment bekend. Indien er een andere functie wordt gehuisvest kan de parkeervraag wijzigen, waarbij wel moet worden bedacht dat de parkeernorm voor seniorenwoningen in deze vorm lager kan zijn dan voor reguliere bewoners. Ten slotte is in de berekeningen uitgegaan van de ambulante medewerkers van Viattence. Mogelijk dat hierin enige overlap zit met Heerderhaegen, maar dat is niet met zekerheid te zeggen. Overlap zal overigens alleen maar leiden tot een lagere parkeervraag.

Volgens onze inschatting zijn er per zorgwoning ca. 10 zorgmedewerkers in dienst zijn en 2 vrijwilligers en dat er gedurende het grootste deel van de dag er 3 a 4 medewerkers/vrijwilligers per zorgwoning aanwezig zijn. (gemiddeld 3,5) In het aangebouwde zaaltje van gebouw A zullen vrijwel dagelijks activiteiten voor de bewoners worden georganiseerd, (bloemschikken, High Tea, Muziekuitvoeringen etc.) voornamelijk geleid door vrijwilligers en mantelzorgers. Ook zijn er dagelijks meerdere personen in de zorggebouwen aanwezig uit de categorieën:

Fysiotherapie, Geestelijke verzorgers. Arts ouderengeneeskunde. Pedicure, Kapper, Leveranciers, e.d. Dit overziende is een parkeernorm van 48 parkeerplaatsen voor de 3 zorggebouwen geen overdreven luxe.

In de praktijk blijkt dat gemeentelijke parkeernormen in veel gevallen aan de lage kant zijn ingeschat. Parkeernormen gesteld door de overheid zijn er toch niet voor niets?

Afgezien van het feit dat de bepalingen zijn gebaseerd op veronderstellingen, merken wij het volgende op. Gesteld wordt dat per eenheid 3,5 personen aanwezig zijn en verder een aantal vrijwilligers en een aantal medische dienstverleners. 12 wooneenheden leidt dan tot 42 medewerkers, tellen we daar nog eens 13 vrijwilligers en medisch personeel bij op dan betreft het volgens de aannamen 55 medewerkers. Met een parkeerbehoefte van 48 parkeerplaatsen betekent dit dat circa 90% van de personeelsleden en vrijwilligers met de auto zou komen. Een onrealistisch groot aantal.

Parkeernormen zijn er inderdaad niet voor niets, maar vooral om een inschatting te kunnen maken van de te verwachten parkeervraag. Deze normen zijn, zoals al aangegeven, voor dergelijke situaties niet allemaal even betrouwbaar en onderbouwd. Dat is de reden dat er in deze situatie voor is gekozen om op basis van onderzoek te bepalen hoeveel voertuigen er worden verwacht en om niet uit te gaan van de parkeernorm.

11 Parkeerdruk (24 parkeerplaatsen minder dan de gemeentelijke norm)

Op grond van de foutieve aannames in het verkeerskundig onderzoek en de daaruit getrokken conclusies dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan berekend volgens de gemeentelijke norm, vrezten wij een parkeerchaos rond de appartementencomplexen. Heerde is een aantrekkelijke gemeente voor dagtoerisme, vooral voor fietsers, vanwege het uitgebreide netwerk van goede fietspaden door de natuur. Veel dagtoeristen maken gebruik van de oude parkeervoorzieningen nabij de rotonde om daar hun auto te parkeren en vandaar per fiets verder te trekken. Nu deze parkeervoorziening, aan de rand bij de rotonde aan de Eperweg, wordt opgeheven, zullen deze dagtoeristen mogelijk in de nabijheid van de zorgwoningen gaan parkeren.



In de conclusies en aanbevelingen van het verkeerskundig onderzoek wordt personeel van Viattence aangeraden om zoveel mogelijk in het zuid-westelijk deel te parkeren. Dit betekent in de praktijk nog meer parkeerdruk rond Heerderhaegen. In de raadsbrede commissievergadering van 3-09-2018 stelt mevrouw Hoekman (VanWonen) dat aan alle door de gemeente Heerde gestelde parkeemormen wordt voldaan in het nieuwe plan. In onze analyse van het verkeerskundig onderzoek menen wij te hebben aangetoond dat aan de gemeentelijke parkeernorm bij lange na niet wordt voldaan.

In de reactie op voorgaande argumenten is meermaals aangegeven waarom voor de zorgwoningen (op een zorgvuldig onderbouwde wijze) is afgeweken van de gemeentelijke norm. Dat geldt overigens alleen voor de zorgwoningen. Voor alle overige voorzieningen is wel de norm van de gemeente gehanteerd.

Ten aanzien van toeristisch verkeer geldt dat uit de berekeningen blijkt dat er een overschot is van circa 25 parkeerplaatsen in de zones 4, 5 en 6. Deze kunnen voor toeristisch verkeer worden aangewend, maar zijn niet nodig voor de herontwikkeling van dit gebied.

12. Sluipverkeer

De huidige weg over het terrein van Viattence is een eigen weg en het grootste deel van het passerend verkeer is geen bestemmingsverkeer en derhalve dus aan te merken als sluipverkeer. De verwachting is dat dit verkeer ook in de nieuwe situatie blijft en dat de verkeersintensiteit alleen maar zal toenemen als gevolg van de nieuwe bouwontwikkelingen. De ontsluiting van het plangebied richting Eperweg via de Prof. Jonkerlaan en de Keuterstraat, is met name in de spits, een moeilijke zaak. Dit zal betekenen dat de verkeersstromen vanuit het plangebied Heerderhof richting Eperweg voornamelijk via het voormalig terrein van Viattence zullen gaan.

In de verkeerskundige onderbouwing is aangegeven op welke wijze het (bestemmings)verkeer zich zal gaan verplaatsen. Geconcludeerd is dat de intensiteit ter hoogte van Heerderhaegen niet meer dan 350 motorvoertuigen per etmaal zal bedragen. Meer dan in de huidige situatie, maar een aantal dat eenvoudig via deze route afgewikkeld kan worden.

13. Extra ontsluiting naar de Haneweg.

Zonder uitzondering hebben alle politieke partijen in de gemeenteraad van Heerde tijdens de raadsbrede commissievergadering van 3-09-2018 aangedrongen op een extra ontsluiting naar de Haneweg. Ook voor de raadsleden is de verkeersafwikkeling vanuit de nieuwe wijk een punt van zorg, die vraagt om een evenwichtige verdeling van de verkeersstromen. De in het verkeerskundig onderzoek gebruikte argumenten dat een extra ontsluiting naar de Haneweg leidt tot een onveilige situatie is op onjuiste gronden gebaseerd. De mogelijkheden voor de ontsluiting zoals te zien zijn in het ontwerpplan liggen ruim voorbij de bocht in de Haneweg. Daarnaast is er vlak voor de bocht een drempel aangelegd die verkeersvertragend werkt. Ook de uitzicht belemmerende beplanting, bestaande uit dennenbomen, zal bij een toekomstige bebouwing van dit perceel aan de Haneweg verdwijnen. De huidige ontsluiting naar de Haneweg is vele malen onoverzichtelijker en gevaarlijker.

In de verkeerskundige onderbouwing is aangegeven dat een derde ontsluiting vanuit verkeerskundig perspectief niet nodig is. De intensiteiten zijn van zodanige omvang dat deze eenvoudig en zonder problemen via de twee (en



indien nodig zelfs via één) ontsluitingswegen afgewikkeld kunnen worden. Daarnaast is aangegeven dat de aanwezige haag ter hoogte van de voorziene aansluiting het zicht op de Haneweg wegneemt. Reclamant stelt dat deze haag verdwijnt als het perceel in de toekomst bebouwd wordt. Het betreft echter een bestaand perceel dat geen onderdeel uitmaakt van het plangebied.

VRI aansluiting Eperweg – Keuterstraat

In een andere zienswijze is de vraag gesteld of er in verband met de verwachte toename van verkeer en een evenwichtige verdeling van verkeersstromen verkeerslichten geplaatst kunnen worden op genoemde aansluiting.

In de verkeerskundige onderbouwing is aangegeven dat de noordelijke ontsluitingsroute van het plangebied (professor Jonkerlaan), uiteindelijk uitmondend op onderhavig kruispunt, per etmaal wordt belast met circa 175 (extra) voertuigen als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie betreft het echter geen volledige toename met dit aantal, omdat de activiteiten van Viattence op deze locatie (die ook een verkeersaantrekkende werking hebben) aanzienlijk zijn (en blijven) afgebouwd. Indien we desondanks uitgaan van een toename van 175 voertuigen per etmaal, dan betekent dit maximaal ongeveer 20 voertuigen extra in een spitsuur. Hiervan zal een deel van het verkeer het gebied in- en een deel van het verkeer het gebied uitrijden. De rijrichtingen zijn sterk afhankelijk van de periode die wordt beschouwd (ochtend- of avondspits). Gaan we uit van de ochtendspits, dan zullen vanaf de Keuterstraat circa 15 voertuigen extra de Eperweg op willen rijden. Het gaat hierbij dan om één voertuig extra per 4 minuten. Een verwaarloosbaar aantal. Met andere woorden de realisatie van dit plangebied heeft nauwelijks tot geen gevolgen voor de afwikkeling van verkeer op genoemde locatie. Indien op dit kruispunt afwikkelingsproblemen worden ervaren dient dit nader te worden beschouwd, maar dit staat los van deze planontwikkeling.

Overigens wijst een eerste globale berekening uit dat de wachttijd vanaf de Keuterstraat in het ochtendspitsuur beperkt blijft tot minder dan 15 seconden, hetgeen als acceptabel aangemerkt wordt. Vanuit de verkeersafwikkeling bezien is er dan ook geen noodzaak om de aansluiting te voorzien van verkeerslichten.

Het toepassen van invalidenparkeerplaatsen gaat ten koste van de parkeercapaciteit

In algemene zin merken wij op dat het toepassen van algemene invalidenparkeerplaatsen niet direct ten koste gaat van de parkeercapaciteit, mits dit aantal is afgestemd op de werkelijke behoefte. In dat geval is ook nagenoeg altijd optimaal dubbelgebruik mogelijk.

In dit plan zijn echter vooralsnog geen algemene invalidenparkeerplaatsen voorzien. De gemeente Heerde gaat ook terughoudend om met het reserveren of toewijzen van een openbare parkeerplaats voor een specifieke doelgroep (bv. gehandicapten) omdat dit de parkeerdruk op overige parkeervoorzieningen in de directe nabijheid kan doen toenemen. Indien de aanleg van algemene invalidenparkeerplaatsen binnen dit plan in de nabije toekomst gewenst is zal de werkelijke parkeervraag voor gehandicapten worden bepaald door monitoring, overleg met betrokken instanties en bewoners en overleg met de actieve gehandicaptenorganisaties in de gemeente Heerde.



Het zelfde geldt voor invalidenparkeerplaatsen op kenteken. Ook hiermee wordt zeer terughoudend omgegaan, vooral omdat op deze plaatsen dubbelgebruik niet mogelijk is. Indien in dit plangebied al wordt gekozen voor invalidenparkeerplaatsen op kenteken, dan zal dat om uitzonderlijke situaties en dus een zeer beperkt aantal gaan, waardoor de invloed hiervan op de totale parkeerbalans beperkt zal zijn.