



# Woningbouw Heerder Hof Heerde

verkeerskundige effecten

13 november 2018



**BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit

# Woningbouw Heerder Hof Heerde

verkeerskundige effecten

13 november 2018

**in opdracht van**

Van Wonen  
Inge Sibma

**pagina's**

27

**publicatienr.**

18045

**auteur(s)**

Jan Haveman

**BVA Verkeersadviezen**

Stationsplein 6  
8011 CW Zwolle  
(038) 460 67 47  
[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl)



**BVA**  
verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit



# Inhoudsopgave

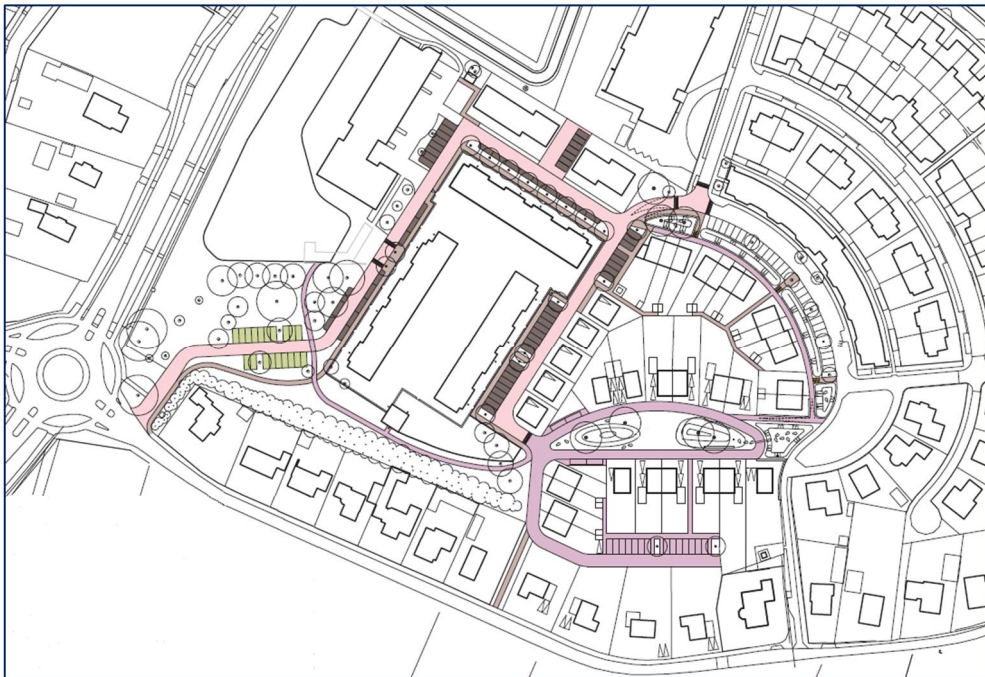
<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Inventarisatie huidige situatie</b>	<b>5</b>
2.1. Parkeeronderzoek	5
2.1.1. Opzet onderzoek	5
2.1.2. Onderzoeksgebied	6
2.1.3. Resultaten	7
2.2. Mechanische verkeerstellingen	12
2.3. Conclusies	14
<b>3. Toekomstige situatie</b>	<b>15</b>
3.1. Invulling plangebied	15
3.2. Parkeerbehoefte	15
3.2.1. Algemeen	15
3.2.2. Zone 4, 5 en 6	18
3.2.3. Zone 1	18
3.2.4. Zone 2	19
3.2.5. Zone 3	19
3.3. Verkeersgeneratie en ontsluiting	20
<b>4. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>22</b>
<b>Bijlage I. Omschrijving parkeersecties</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage II. Berekening parkeervraag</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage III. Verkeersgeneratie</b>	<b>26</b>



# 1. Inleiding

Viattence is bezig met de herontwikkeling van de locatie Wendhorst in het zuiden van de kern Heerde. De locatie, die zich bevindt ten oosten van de Eperweg en is ingeklemd tussen de Haneweg aan de zuidzijde en De Zeis aan de noordzijde, bestond uit een groot zorgcomplex voor circa 200 bewoners. Daarnaast bevatte het gebouw een deel kantoorfunctie van Viattence en was er een polikliniek van Isala gevestigd. De laatste twee functies komen volledig te vervallen en ook de omvang van de zorg op deze locatie wordt sterk gereduceerd. Het aantal zorgplaatsen wordt meer dan gehalveerd en zal in de nieuwe situatie nog circa 96 bedragen. Deze zorgplaatsen zijn, in tegenstelling tot in de huidige situatie, niet meer gehuisvest in één groot gebouw maar verdeeld over 12 zorgwoningen, met ieder dus 8 bewoners.

Als gevolg van deze herstructurering zal het gehele terrein van Viattence worden heringericht. Naast de 12 zorgwoningen zullen diverse andere woningen op het terrein worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om een grote diversiteit in woningtypen. Binnen het plangebied wordt voorzien in de realisatie van starterswoningen, seniorenwoningen, rijwoningen, tweekappers met en zonder garage en vrijstaande woningen. In figuur 1 is de opzet van de planvorming weergegeven.



Figuur 1: Nieuwe invulling plangebied Heeder Hof

De herontwikkeling van het terrein heeft impact op de omgeving en is inmiddels al met de omgeving (buurtbewoners) gedeeld. Tijdens de informatiebijeenkomsten is door buurtbewoners zorg geuit over een tweetal verkeersaspecten. Enerzijds is de parkeersituatie onderwerp van discussie, anderzijds is er de zorg over verkeer door het gebied.

Van Wonen heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd inzicht te geven in de parkeerbalans die ontstaat na realisering van de nieuwbouw. Hierbij wordt onder



een parkeerbalans de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen verstaan. Daarnaast is inzicht gewenst in de mate waarin verkeer tussen de Professor Jonkerlaan en de Haneweg (vice versa) door het gebied zal gaan rijden, nadat de nieuwe infrastructurele inrichting heeft plaatsgevonden.

In voorliggende notitie doen wij verslag van onze bevindingen.

- ***Leeswijzer***

In het tweede hoofdstuk van deze rapportage gaan wij in op de opzet en de resultaten van de uitgevoerde verkeersonderzoeken. In hoofdstuk 3 komt vervolgens de toekomstige situatie aan de orde. Hierin worden prognoses gemaakt met betrekking tot de te verwachten parkeervraag en de hoeveelheid verkeer die de nieuwe ontwikkelingen zullen genereren. Daarnaast worden in dit hoofdstuk de consequenties van deze bevindingen weergegeven. De bevindingen uit deze rapportage worden ten slotte in hoofdstuk 4 nog eens samengevat.



## 2. Inventarisatie huidige situatie

Om een beeld te krijgen van de huidige situatie in het gebied is een tweetal onderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten van deze onderzoeken leggen een basis voor het bepalen van de verkeerseffecten van de toekomstige ontwikkelingen. Als eerste is een parkeerduuronderzoek uitgevoerd. Aan de hand van dit onderzoek kan worden vastgesteld hoe hoog de parkeerdruk (aantal geparkeerde voertuigen) in de huidige situatie in het te her ontwikkelen gebied is en wie er gebruik maken van de parkeerfaciliteiten. Tevens kan aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek een deel van de parkeerders gekoppeld worden aan de huidige nog in stand zijnde (zorg)voorzieningen. Deze gegevens vormen een goede basis voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte binnen het gebied.

Naast het parkeeronderzoek is een mechanische verkeerstelling uitgevoerd om de hoeveelheid verkeer die nu gebruik maakt van de wegen binnen het plangebied vast te stellen. In dit hoofdstuk komen de opzet en resultaten van beide onderzoeken aan de orde.

### 2.1. Parkeeronderzoek

Zoals aangegeven is een parkeerduuronderzoek uitgevoerd in de omgeving van het Viattence terrein. In deze paragraaf beschrijven wij eerst de opzet van het onderzoek en daarna gaan wij in op de uitkomsten en de conclusies die hieraan kunnen worden verbonden.

#### 2.1.1. Opzet onderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op zaterdag 16 juni en op dinsdag 19 juni 2018. Op dinsdag is waargenomen van 06.00 tot 21.00 uur en op zaterdag van 09.00 tot 18:00 uur. Tijdens deze perioden zijn elk uur de kentekens van de geparkeerde voertuigen geregistreerd.

Bij het parkeerduuronderzoek zoals dat is uitgevoerd zijn, gedurende de onderzoeksperiode, per uur de kentekens van in het onderzoeksgebied geparkeerde voertuigen vastgelegd. Het aantal geregistreerde kentekens per registratiemoment is de maat voor het aantal geparkeerde voertuigen, ook wel de parkeerdruk genoemd. De tijdsduur die voertuigen geparkeerd staan (parkeerduur) kan daarnaast worden achterhaald door de kentekens van de geparkeerde voertuigen op verschillende registratiemomenten met elkaar te vergelijken. De parkeerduur, gecombineerd met het moment van aankomst, geeft inzicht in het parkeermotief van de bestuurders.

- **Weeromstandigheden en bijzonderheden**

Op zaterdag 16 juni was het de gehele dag droog. Het was een dag met wisselende bewolking en een temperatuur die met een maximum van 23 graden wat boven het langjarig gemiddelde lag. Op dinsdag 19 juni was het zwaar bewolkt, maar ook nagenoeg droog. De temperatuur lag echter enkele graden lager dan op zaterdag, waarmee de temperatuur op dinsdag overeenkomstig het langjarige gemiddelde was.

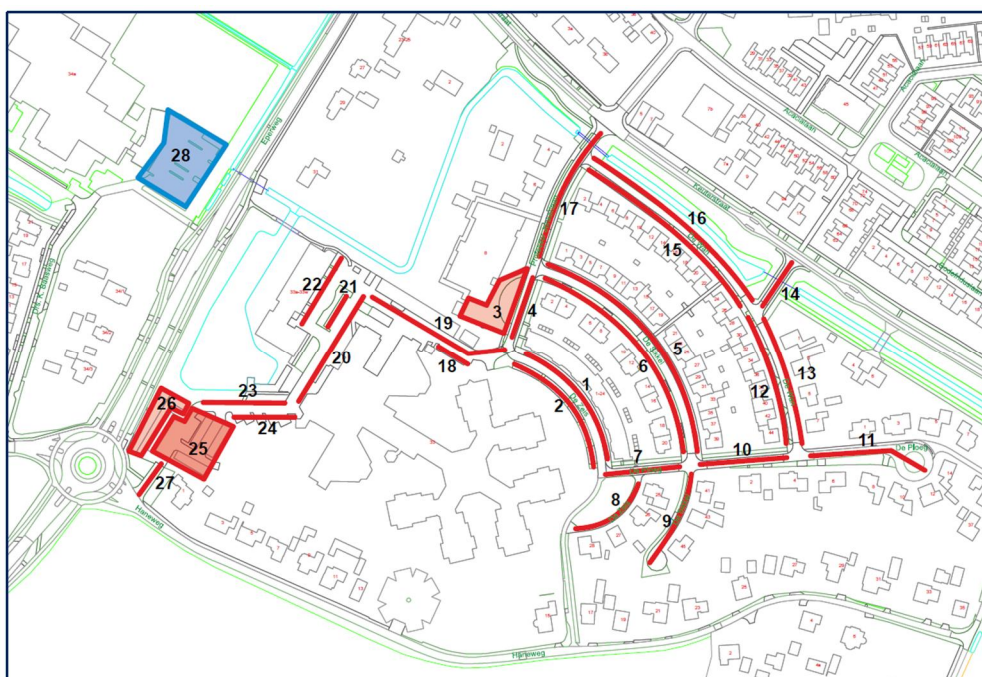


Geconcludeerd kan worden dat de weersomstandigheden tijdens het onderzoek representatief voor de tijd van het jaar waren en er om deze reden geen grote afwijkingen in het parkeergedrag ten opzichte van een gemiddelde situatie worden verwacht. Er is dan ook sprake van een representatieve situatie.

### 2.1.2. Onderzoeksgebied

Om een goed beeld te krijgen van de parkeersituatie is het van belang niet alleen het te her ontwikkelen terrein te onderzoeken, maar ook de directe omgeving. Het kan immers zo zijn dat een hoge parkeerdruk in het gebied leidt tot verdrijving van parkeerders naar omliggende straten. Het gebied dat is onderzocht beperkt zich om die reden dus niet tot het Viattence terrein, maar ook de ten noordoosten van het terrein gelegen (woon)straten zijn betrokken in het onderzoek.

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in een groot aantal secties (wegvakken/parkeerterreinen/parkeerhavens et cetera) om op kleinschalig niveau uitspraken te kunnen doen. De omvang van het onderzoeksgebied en de onderverdeling in de onderscheiden secties is weergegeven in figuur 2. Een exacte omschrijving van de secties is terug te vinden in bijlage 1.



Figuur 2: Omvang onderzoeksgebied en sectie-indeling

Zoals uit figuur 2 blijkt is ook het terrein aan de westzijde van de Eperweg (parkeerplaats Christelijk College De Noordgouw) bij het onderzoek betrokken (in blauw aangegeven in figuur 2). Op deze locatie is echter uitsluitend het aantal geparkeerde voertuigen geteld. Deze uitbreiding van het onderzoeksgebied heeft plaatsgevonden, omdat door bewoners is aangegeven dat overloop van geparkeerde voertuigen vanaf dit terrein plaatsvindt naar de omgeving van het Viattence gebied. Het parkeerterrein van Viattence aan de Haneweg is niet bij het onderzoek betrokken, maar hier is op een aantal (andere) momenten het aantal geparkeerde voertuigen geteld. Hierop komen wij later in deze rapportage nog terug.



### 2.1.3. Resultaten

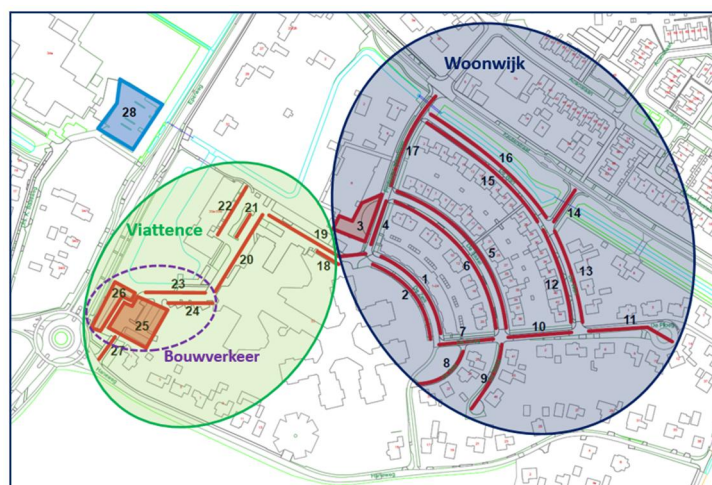
In deze paragraaf gaan wij in op de resultaten van het onderzoek. Hierbij besteden wij aandacht aan het totale onderzoeksgebied en, indien relevant, aan afzonderlijke secties. Wij merken op dat er tijdens het onderzoek (op dinsdag) bouwactiviteiten hebben plaatsgevonden, die leiden tot een (tijdelijke) extra parkeervraag binnen het gebied. Echter tijdens het onderzoek is gebleken dat het bouwverkeer (vrijwel) uitsluitend parkeert op de secties 23 t/m 26 (zie figuur 2).

Het voert te ver alle secties afzonderlijk te behandelen in deze rapportage. Voor de leesbaarheid is onderscheid gemaakt in een viertal deelgebieden. In tabel 1 is aangegeven welke gebieden zijn onderscheiden en hoeveel parkeerplaatsen deze gebieden bevatten. Hierbij merken wij op dat de Bouwverkeer secties onderdeel uitmaken van de Viattence sector.

deelgebied	capaciteit
Totale onderzoeksgebied	216
Woonwijk	118
Viattence	98
Bouwverkeer	70

Tabel 1: Deelgebieden en parkeercapaciteit

In figuur 3 is de indeling visueel weergegeven. Hierbij merken wij op dat de secties 18 en 19 die op de grens van twee gebieden liggen zijn toegekend aan Viattence. Daarnaast bevat het Viattence gebied ook de parkeerplaatsen nabij Heerderhaegen. Het parkeerterrein nabij De Noordgouw is als aparte sectie beschouwd en niet opgenomen in een van de genoemde deelgebieden.



Figuur 3: Sectorindeling

#### ● **Parkeerdruk**

In tabel 2 is de parkeerdruk en de bezettingsgraad weergegeven van het totale onderzoeksgebied. Het totale gebied bevat 216 parkeerplaatsen. Uit de tabel blijkt dat in het totale onderzoeksgebied de parkeerdruk laag ligt.





		Bezettings(graad) per uur																
		cap.	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	216	53	69	61	67	69	65	61	65	63	64	52	50	63	61	57	56	
		25%	32%	28%	31%	32%	30%	28%	30%	29%	30%	24%	23%	29%	28%	26%	26%	
zaterdag					60	62	57	54	56	53	45	47	48	56				
					28%	29%	26%	25%	26%	25%	21%	22%	22%	26%				

Tabel 2: Parkeerdruk en bezettingsgraad totale onderzoeksgebied

De maximale bezetting is geregistreerd op dinsdagochtend. Er staan maximaal 69 voertuigen geparkeerd in het gebied, wat leidt tot een bezettingsgraad van 32%. Met andere woorden tweederde deel van beschikbare parkeercapaciteit is nog vrij.

Kijken we alleen naar de woonwijk in het noordoostelijke deel van het onderzoeksgebied, dan zien we een zelfde beeld. De resultaten zoals weergegeven in tabel 3 leiden tot de conclusie dat de bezettingsgraad hier weliswaar wat hoger ligt dan in het totale onderzoeksgebied, maar dat ook in de woonwijk meer dan de helft van de parkeerplaatsen te allen tijde beschikbaar is.

		Bezettings(graad) per uur																
		cap.	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	118	50	55	43	42	43	40	36	40	37	36	36	36	53	52	49	49	
		42%	47%	36%	36%	36%	34%	31%	34%	31%	31%	31%	31%	45%	44%	42%	42%	
zaterdag					52	51	48	44	48	47	39	40	40	50				
					44%	43%	41%	37%	41%	40%	33%	34%	34%	42%				

Tabel 3: Parkeerdruk en bezettingsgraad Woonwijk

De hoogste parkeerdruk doet zich overigens voor in de vroege ochtendperiode op dinsdag. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat de meeste bewoners dan nog thuis zijn. Echter het gegeven dat de parkeerdruk om 7.00 uur hoger is dan om 6.00 uur doet vermoeden dat ook door werknemers in dit gebied wordt geparkeerd. Hierop komen wij later nog terug.

De parkeerdruk en bezettingsgraad op het terrein van Viattence en Heerderhaegen is in tabel 4 weergegeven. Uit deze tabel valt af te lezen dat op dit moment slechts door een beperkt aantal voertuigen op dit terrein wordt geparkeerd. Het gaat hierbij naar verwachting om werknemers van Viattence, Heerderhaegen en personeel van de bouwplaats.

		Bezettings(graad) per uur																
		cap.	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	98	3	14	18	25	26	25	25	25	26	28	16	14	10	9	8	7	
		3%	14%	18%	26%	27%	26%	26%	26%	27%	29%	16%	14%	10%	9%	8%	7%	
zaterdag					8	11	9	10	8	6	6	7	8	6				
					8%	11%	9%	10%	8%	6%	6%	7%	8%	6%				

Tabel 4: Parkeerdruk en bezettingsgraad Viattence terrein

Maximaal is nog geen 30% van de beschikbare 98 parkeerplaatsen bezet. Tijdens het onderzoek is gebleken dat het bouw-gerelateerde verkeer overwegend parkeert op de secties 23 t/m 26. Het parkeerbeeld zoals zich dat binnen deze secties voordoet staat in tabel 5 weergegeven.



		Bezettings(graad) per uur																
		cap.	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
dinsdag	70	1	9	10	11	11	11	11	11	10	6	0	0	0	0	0	0	1
		1%	13%	14%	16%	16%	16%	16%	16%	14%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
zaterdag					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
					0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%				

Tabel 5: Parkeerdruk en bezettingsgraad Bouwverkeer

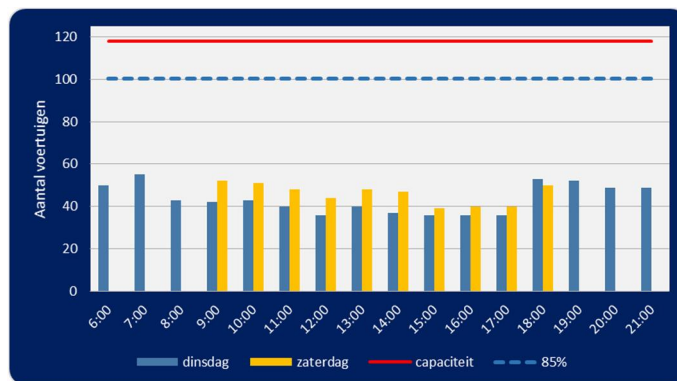
Geconcludeerd kan worden dat de bouwplaats ruim 10 voertuigen van bouw personeel aantrekt. Het grootste deel van deze voertuigen staat er gedurende de gehele dag. Op zaterdag worden de betreffende parkeerplaatsen niet gebruikt, hetgeen de veronderstelling dat het momenteel uitsluitend bouwverkeer betreft dat gebruik maakt van deze parkeerplaatsen ondersteunt. In de figuren 4 t/m 7 is de parkeerdruk in de onderscheiden sectoren visueel weergegeven. In deze figuren is ook de parkeercapaciteit en de 85%-waarde aangegeven. De 85%-waarde wordt veel gebruikt als maximaal toelaatbare bezettingsgraad in gebieden waar veelal kort wordt geparkeerd. Feitelijk is dat in deze situatie niet aan de orde, omdat het een woonwijk betreft waar de parkeerduur over het algemeen middellang of lang is.

Zoals aangegeven is op het terrein van De Noordgouw aan de westzijde van de Eperweg een telling uitgevoerd. Deze telling is tegelijkertijd (en op dezelfde momenten) met het onderzoek rondom Viattence uitgevoerd. Uit deze telling blijkt dat op dit terrein, waarop 56 parkeerplaatsen aanwezig zijn door maximaal 54 voertuigen wordt geparkeerd. Het is dus niet aannemelijk dat in een reguliere situatie voertuigen met een bestemming De Noordgouw in het onderzoeksgebied parkeren. Uiteraard valt niet uit te sluiten dat dit in incidentele gevallen, bijvoorbeeld bij speciale activiteiten in De Noordgouw, wel het geval is.

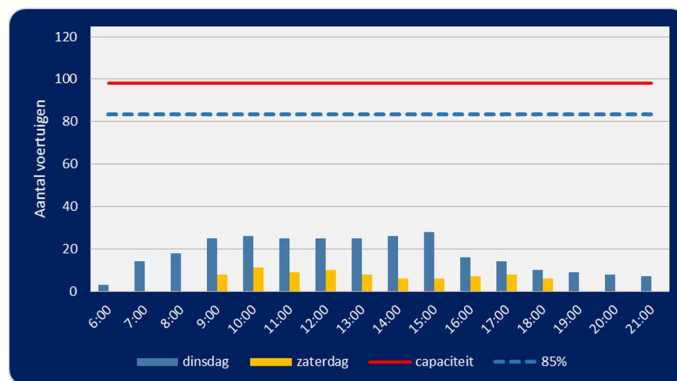
Op de parkeerplaats van Viattence langs de Haneweg staan op een gemiddelde werkdag circa 35 voertuigen geparkeerd. Aangenomen mag worden dat het hierbij gaat om personeel van de vestiging van Viattence.



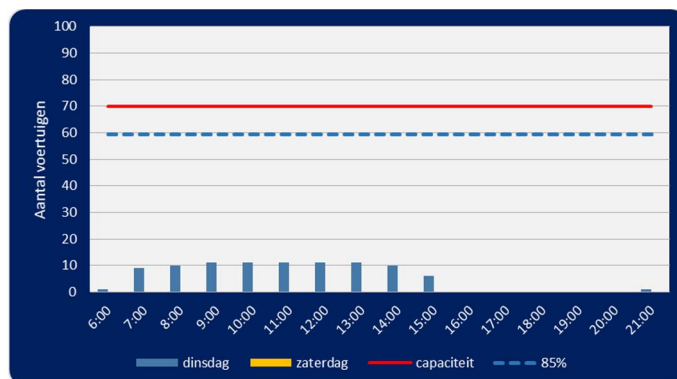
Figuur 4: Bezetting Totale gebied



Figuur 5: Bezetting Woonwijk



Figuur 6: Bezetting Viattence



Figuur 7: Bezetting Bouwverkeer



Naast de hiervoor beschreven gebieden zijn er nog twee locaties die specifieke aandacht behoeven. Het gaat hierbij om het wooncomplex Heerderhaegen en om de woonstraat De Zeis.

Complex Heerderhaegen beschikt over een inpandige parkeergarage voor bewoners en heeft daarnaast een 9-tal, middels borden, voor bezoekers gereserveerde parkeerplaatsen. De parkeergarage is niet bij dit onderzoek betrokken, omdat deze garage uitsluitend bestemd is voor bewoners en niet door derden kan worden gebruikt. Met betrekking tot het complex Heerderhaegen zijn dan ook vooral de 9 openbare (voor bezoekers van het complex gereserveerde) parkeervoorzieningen en de 9 parkeerplaatsen langs de weg (sectie 21) van belang. Tijdens het onderzoek op dinsdag en zaterdag is de hoogste bezetting die is geregistreerd op de gereserveerde parkeerplaats 6 voertuigen. Geconcludeerd kan dan ook worden dat over het algemeen op deze parkeerplaats (ruim) voldoende parkeercapaciteit voorhanden is voor de bezoekers van Heerderhaegen. Daarnaast worden de negen haaks parkeerplaatsen langs de weg (sectie 21) waarschijnlijk ook door bezoekers van Heerderhaegen en medewerkers van de aldaar gevestigde voorzieningen gebruikt. Op dinsdag staan op deze parkeerplaatsen maximaal 8 voertuigen geparkeerd en op zaterdag maximaal drie. Mogelijk dat hier ook nog een werknemer/bezoeker van Viattence tussen staat, maar als dit al het geval is betreft het naar verwachting slechts een zeer beperkt aantal.

Tweede gebied dat specifieke aandacht behoeft, betreft De Zeis. Door bewoners is aangegeven dat zich hier een parkeerprobleem voordoet, als gevolg van geparkeerde voertuigen van zorgmedewerkers voor de bewoners en van werknemers van Viattence. De Zeis herbergt in totaal 35 parkeerplaatsen onderverdeeld in 9 langspaarvakken aan de noordzijde en 26 haaks parkeervakken aan de zuidzijde. Nadere analyse van het parkeeronderzoek wijst uit dat op het noordelijke deel van de Zeis maximaal 5 voertuigen geparkeerd staan. Deze waarde is als maatgevend geregistreerd op beide dagen. Hierbij merken wij wel op dat één van de parkeerplaatsen is toegekend aan een invalidervoertuig op kenteken. Deze plaats kan dan ook niet dubbel worden gebruikt.

De zuidzijde wordt maximaal belast met 18 geparkeerde voertuigen op dinsdag en 15 op zaterdag. Ook hier zijn twee parkeerplaatsen toegekend aan invalidervoertuigen op kenteken. Ook hier voldoet de parkeercapaciteit derhalve ruimschoots.

		Bezettings(graad) per uur															
		cap.	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
dinsdag	35	15	23	19	20	19	17	17	19	17	20	16	14	16	17	15	14
		43%	66%	54%	57%	54%	49%	49%	54%	49%	57%	46%	40%	46%	49%	43%	40%
zaterdag	35				18	17	16	16	17	19	14	13	13	15			
					51%	49%	46%	46%	49%	54%	40%	37%	37%	43%			

Tabel 6: Parkeerdruk en bezettingsgraad De Zeis

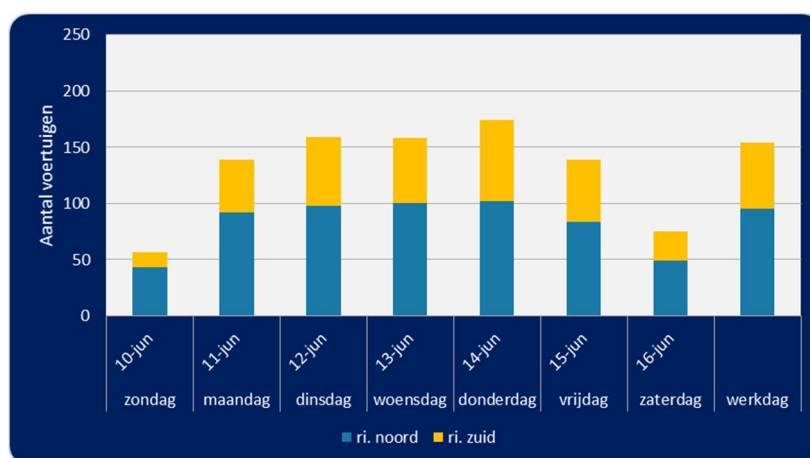
De basisvraag van bewonersvoertuigen in de Zeis bedraagt op basis van het aantal geparkeerde voertuigen om 6.00 uur 15. Gezien het aankomstpatroon van de voertuigen en de parkeerduur lijken op dinsdag circa 8 werknemers te parkeren in De Zeis. Naar verwachting zijn deze overwegend toe te schrijven aan Viattence, maar mogelijk betreft het ook zorgverleners voor de bewoners van De Zeis. Het feit dat de maximale bezetting in De Zeis niet de sommatie is van de maximale bezetting aan de noord- en zuidzijde van deze weg, heeft ermee te maken dat de maximale bezettingen op beide wegdelen niet tegelijkertijd plaatsvinden.



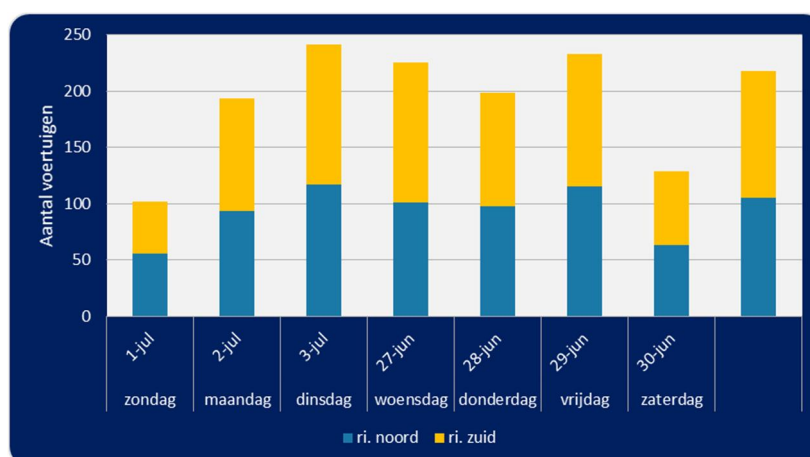
## 2.2. Mechanische verkeerstellingen

Om een beeld te krijgen van de hoeveelheid verkeer die momenteel gebruik maakt van het terrein van Viattence is een mechanische verkeerstelling uitgevoerd. De telling is op twee verschillende locaties op het terrein van Viattence uitgevoerd. De eerste telling is uitgevoerd van zondag 10 tot en met zondag 17 juni. De tellocatie betreft de Professor Jonkerlaan net ten zuiden van de aansluiting met de Zeis. De tweede telling heeft plaatsgevonden van woensdag 27 juni tot en met dinsdag 3 juli. De tellocatie is dan iets zuidelijker en bevindt zich ten zuiden van de aansluiting van Heerderhaegen.

In figuur 8 en 9 zijn de resultaten van beide tellingen weergegeven. Het gaat hierbij om de intensiteiten over de verschillende dagen en de gemiddelde werkdag.



Figuur 8: Verdeling verkeer per rijrichting over de dagen, Professor Jonkerlaan-zuid



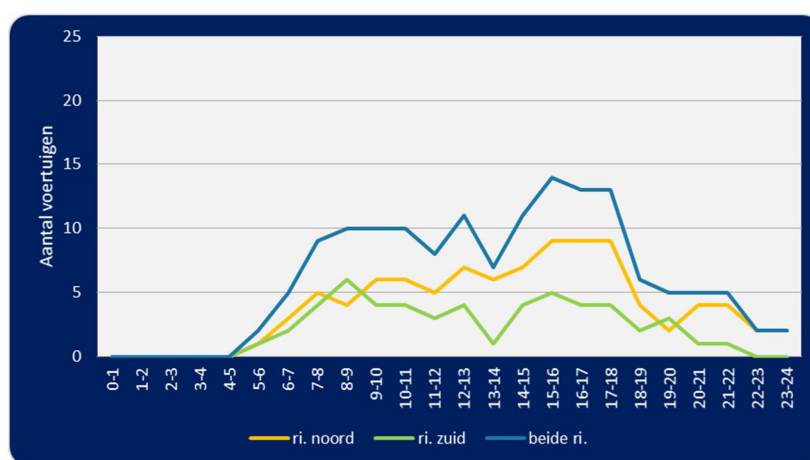
Figuur 9: Verdeling verkeer per rijrichting over de dagen, terrein Viattence

Uit de figuren blijkt dat er meer verkeer passeert op de zuidelijke locatie dan op de noordelijke. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de ligging van Heerderhaegen. Dit verkeer wikkelt zich waarschijnlijk meer in zuidelijke richting af en maakt in dat geval wel gebruik van de zuidelijke tellocatie, maar niet van de noordelijke tellocatie. Op de noordelijke locatie maken op een gemiddelde werkdag circa 150 voertuigen gebruik van de route. Deels zal dit verkeer uit de

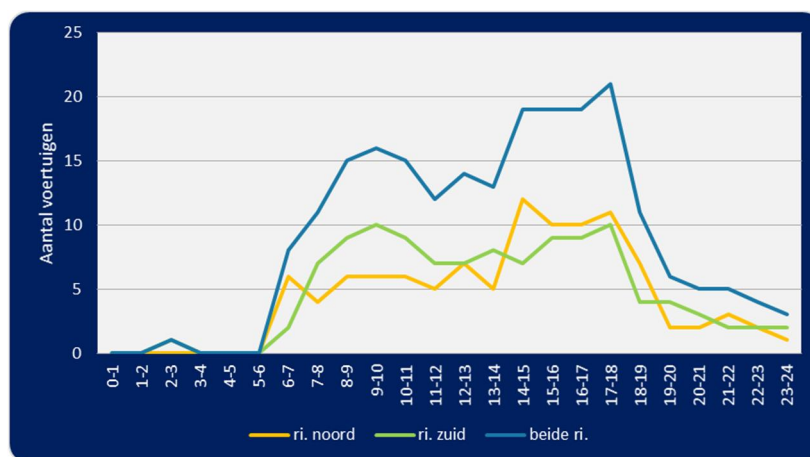


noordelijk gelegen woonstraten zijn (ten zuiden van de Keuterstraat) en deels verkeer van en naar Viattence. Het is niet aannemelijk dat veel voertuigen vanuit de wijken ten noorden van de Keuterstraat deze route gebruiken, hoewel dit op basis van de telgegevens niet valt uit te sluiten. Worden echter de aantallen voertuigen beschouwd dan gaat het om slechts zeer beperkte aantallen. Op de zuidelijke tellocatie ligt de intensiteit iets hoger dan op de noordelijke locatie. Hier zijn op een gemiddelde werkdag 200 voertuigbewegingen geregistreerd. Zoals al aangegeven wordt het verschil vooral veroorzaakt door Heerderhaegen, maar ook het bouwverkeer kan hierbij een rol spelen.

In figuur 10 en 11 is aangegeven hoe het verkeer op de gemiddelde werkdag zich verdeelt. Beide locaties kennen een herkenbaar verloop ver de dag, met lichte pieken in de ochtend en avondspits.



Figuur 10: Verdeling verkeer over de gemiddelde werkdag, professor Jonkerlaan zuid



Figuur 11: Verdeling verkeer over de gemiddelde werkdag, terrein Viattence

Opvallend is dat op de noordelijke locatie de verkeersbeweging in noordelijke richting zwaarder is dan in zuidelijke richting. Opmerkelijk omdat dat juist werd verwacht dat de zuidelijke verkeersstroom groter zou zijn. Dit omdat het oprijden van de Eperweg, vanuit het oostelijk van deze weg gelegen gebied, aan de zuidzijde (rotonde Haneweg) eenvoudiger is dan aan de noordzijde via de aansluiting met de Keuterstraat, terwijl de route vanuit zuidelijke richting goed te rijden is via de Keuterstraat.



### 2.3. Conclusies

Uit de uitgevoerde onderzoeken kan een aantal conclusies worden getrokken. Ten eerste blijkt dat indien het totale gebied wordt beschouwd er ruim voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn. De bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied bedraagt maximaal 32%. Dit betekent dat tweederde deel van de beschikbare parkeercapaciteit vrij is.

Daarnaast blijkt dat de hoeveelheid bezoekersparkeerplaatsen voor complex Heerderhaegen voldoende is. Op de onderzoeksdagen is een maximale bezetting geregistreerd van 6 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment zijn er dus nog drie parkeerplaatsen vrij. Daarnaast bevinden zich nog 9 parkeerplaatsen in de directe omgeving, die kunnen worden benut, al is een groot deel hiervan op dinsdag bezet, waarschijnlijk door werknemers van de voorzieningen in Heerderhaegen.

Kijken we naar de omgeving ten westen van Viattence dan kan hier onderscheid worden gemaakt in bouwverkeer dat vrijwel uitsluitend in het zuidelijke deel van het gebied parkeert, bezoekers en werknemers van Viattence die vooral op de secties 18, 19 en 20 staan en de eerder genoemde werknemers en bezoekers van Heerderhaegen die gebruik maken van de secties 21 en 22.

Met betrekking tot Viattence staan aan de westzijde maximaal 8 voertuigen geparkeerd. Het betreft hier waarschijnlijk voertuigen van werknemers, bezoekers en ambulante zorg. Daarnaast staan er 8 werknemersvoertuigen in De Zeis geparkeerd. In het onderzoeksgebied staan derhalve, ook nog rekening houdend met enkele bezoekers van Viattence die in De Zeis staan geparkeerd, 15 - 20 voertuigen die kunnen worden gekoppeld aan Viattence.



## 3. Toekomstige situatie

### 3.1. Invulling plangebied

In de toekomstige situatie zal er een en ander wijzigen in het gebied. Een deel van de bebouwing van Viattence verdwijnt (is inmiddels al verdwenen) en hiervoor komt woonbebouwing in de plaats. In figuur 1 in hoofdstuk 1 is de invulling van het gebied aangegeven. Concreet betreft het een toekomstige invulling van 12 wooneenheden voor Viattence met in totaal 96 zorgplaatsen en het volgende (maximale) woonprogramma:

- 15-20 appartementen in de sociale huur
- 8 starterswoningen, koop
- 3 rijwoningen, koop middenduur
- 6 tweekappers zonder garage, koop
- 8 tweekappers met garage, koop
- 2 geschakelde woningen, koop
- 5 seniorenwoningen met hele woonprogramma op de begane grond
- 6 vrijstaande woningen, koop duur

De hiervoor beschreven ontwikkelingen leiden tot een parkeerbehoefte en hebben een verkeersaantrekkende werking. In dit hoofdstuk gaan wij op beide aspecten nader in. Hierbij maken wij voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen gebruik van de Parkeernormennota van de gemeente Heerde, waarbij is uitgegaan van de gebiedstypering 'rest bebouwde kom'. De berekening van de verkeersgeneratie vindt plaats aan de hand van CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de bijbehorende digitale rekentool.

### 3.2. Parkeerbehoefte

#### 3.2.1. Algemeen

In deze paragraaf bepalen wij de parkeerbehoefte die ontstaat door de realisatie van de woningen en als gevolg van de transformatie van Viattence. Vervolgens verdelen wij deze parkeerbehoefte over het ontwikkelingsbied en beoordelen wij of de voorziene hoeveelheid parkeerplaatsen toereikend is.

- ***Parkeerbehoefte woningen***

In tabel 7 is de te verwachten parkeerbehoefte voor de nieuwbouwwoningen weergegeven. Hierbij merken wij op dat wij bij de berekeningen zijn uitgegaan van de realisatie van 20 appartementen in de sociale huur-klasse. Mogelijk dat dit aantal wordt beperkt tot 15, maar hiermee is de worst case situatie berekend. Bij de berekeningen hebben wij onderscheid gemaakt in bewonersparkeren en bezoekersparkeren. Voor bezoekers wordt in alle gevallen een parkeercentage van 0,3 parkeerplaats per woning aangehouden. Bezoekersparkeerplaatsen dienen altijd op openbaar terrein te worden gefaciliteerd. Het is uiteraard mogelijk dat bezoekers op het terrein van de te bezoeken bewoners parkeren. Echter de bezoekersnorm is uiteraard van toepassing op alle woningen samen. Vaak heeft een bewoner, bijvoorbeeld bij een verjaardag of iets dergelijks, behoefte aan meerdere parkeerplaatsen voor bezoekers. Mogelijk dat één bezoekersvoertuig nog op het eigen terrein kan worden geparkeerd, maar de andere voertuigen





kunnen niet bij de (over)buren op het terrein worden gezet en leggen daarmee een claim op de openbare parkeerplaatsen.

woningtype	aantal	parkeergetal		parkeerbehoefte		
		bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	totaal
appartementen, sociale huur	20	1,2	0,3	24	6	30
starterswoningen, koop	8	1,2	0,3	9,6	2,4	12
rijwoningen, koop	3	1,2	0,3	3,6	0,9	4,5
tweekappers zonder garage, koop	6	1,5	0,3	9	1,8	10,8
tweekappers met garage, koop	8	1,8	0,3	14,4	2,4	16,8
geschakelde woningen, koop	2	1,8	0,3	3,6	0,6	4,2
seniorenwoningen, koop	5	1,8	0,3	9	1,5	10,5
vrijstaande woningen, koop duur	6	1,8	0,3	10,8	1,8	12,6
Totaal	58			84	17,4	101,4

Tabel 7: Parkeerbehoefte (in aantal parkeerplaatsen) woningbouw

Uit de tabel blijkt dat in het gebied 102 parkeerplaatsen voor de woningen aanwezig moeten zijn. Hierbij merken wij op dat dit wel het maximale aantal is, omdat er nog enige mate van dubbelgebruik mogelijk is. Het komt nooit voor dat alle bewoners en alle bezoekers tegelijkertijd een claim leggen op de parkeerruimte, waarbij uiteraard wel rekening moet worden gehouden met de beperkingen die parkeren op eigen terrein met zich meebrengt met betrekking tot mogelijk dubbelgebruik, zoals hiervoor al is aangegeven.

#### ● **Parkeerbehoefte Viattence**

De parkeerbehoefte van Viattence is bepaald aan de hand van de resultaten van het parkeeronderzoek. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat Viattence in de huidige situatie op een gemiddelde werkdag 15 - 20 parkeerplaatsen benut. 8 parkeerplaatsen op De Zeis en een zelfde aantal in het noordwestelijke deel van het gebied en nog enkele bezoekers in De Zeis. De parkeervraag van Viattence bestaat dus uit werknemers van Viattence en bezoekers. Bewoners van deze instelling hebben (over het algemeen) niet de beschikking over een auto.

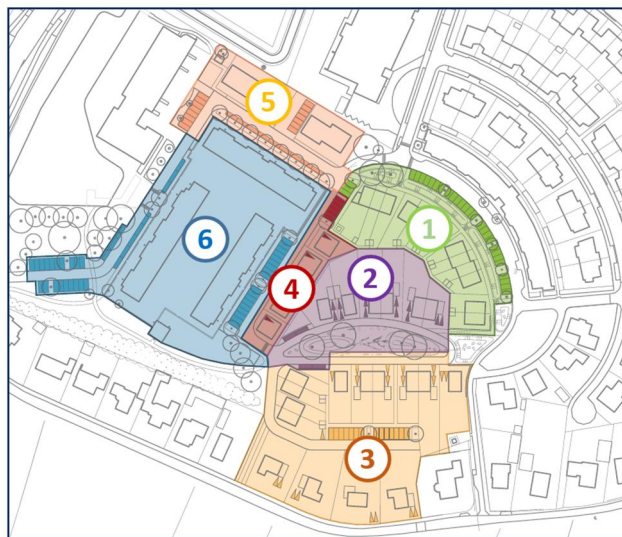
Ten tijde van de onderzoeken was er, evenals in de toekomstige situatie, sprake van het gebruik van circa 100 zorgplaatsen. Daarnaast is er momenteel nog een kantoorfaciliteit gevestigd en houdt de technische dienst domicilie op deze locatie. Een deel van de aan Viattence te relateren voertuigen parkeert op de parkeerplaats langs de Haneweg. Op deze parkeerplaats staan ruim 35 voertuigen geparkeerd op een werkdag. Hiermee komt de huidige parkeervraag van Viattence op 50 - 55 parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie is het kantoorpersoneel niet meer op deze locatie gevestigd en is ook de technische dienst niet meer permanent op deze locatie aanwezig. De parkeervraag zal dan ook naar verwachting (sterk) afnemen. De verwachting is dat in de toekomstige situatie in totaliteit nog circa 35 personen werkzaam zullen zijn bij Viattence. Hierbij zijn ook de ambulante zorgmedewerkers inbegrepen. Het aandeel autogebruikers onder deze medewerkers zal relatief hoog zijn, het is echter niet de verwachting dat de parkeervraag op een werkdag meer dan 25 - 30 parkeerplaatsen zal bedragen. In het weekend ligt deze vraag vele malen lager en zal de vraag waarschijnlijk niet boven de 5 - 10 parkeerplaatsen uitkomen.



### ● **Parkeerbehoefte per zone**

Hoewel parkeren niet altijd voor de deur hoeft plaats te vinden, dient voor een goed functionerend parkeersysteem de loopafstand voor bewoners en bezoekers niet al te groot te zijn.

Om overlast en fout parkeren te voorkomen dient op aanvaardbare afstand tot de woning een parkeerplaats beschikbaar te zijn. Is dit niet het geval dan zal dit onherroepelijk leiden tot parkeerproblemen. Voor woningen in dit soort gebieden wordt over het algemeen een maximale loopafstand van 100 meter gehanteerd. Voor werknemers is een wat grotere loopafstand acceptabel. Om deze reden is het plangebied



Figuur 12: Zone indeling parkeerbehoefte

onderverdeeld in meerdere zones. In principe dienen alle zones te voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Met andere woorden de parkeervraag die een zone genereert dient in de betreffende zone te worden gefaciliteerd. In figuur 12 is deze zone-indeling weergegeven.

In tabel 8 is de berekende parkeerbehoefte per zone weergegeven. De detailberekening hiervan is opgenomen in bijlage 2.

zone	bewoners	bezoekers	werknemers	Totaal
1	16,2	3,9	0	20,1
2	10,8	1,8	0	12,6
3	24	4,2	0	28,2
4	9	1,5	0	10,5
5	24	6	0	30
6	0	9,6	19,2	28,8
Totaal	84	27	19,2	130,2
4+5+6	33	17,1	19,2	69,3

Tabel 8: Parkeerbehoefte (in aantal parkeerplaatsen) per zone (maximaal)

In de tabel is ook de parkeervraag van Viattence opgenomen, gebaseerd op de onderzoeksresultaten en vertaald in specifieke parkeerkengetallen voor deze situatie, uitmondend in een parkeervraag van 29 parkeerplaatsen. Voor deze werkwijze is gekozen, omdat de theoretische parkeerkengetallen voor dergelijke voorzieningen een (zeer) grote marge hebben en de (gemeten) praktijksituatie een veel betrouwbaarder inzicht geeft in de te verwachten parkeervraag. Indien de norm voor verpleeghuizen wordt gehanteerd (0,5) parkeerplaatsen per zorgplaats dan zou dit leiden tot een parkeervraag van 48 parkeerplaatsen. Circa 20 plaatsen meer dan op basis van de empirisch verzamelde data blijkt.



In het navolgende beoordelen wij de situatie per zone. Hierbij gaan wij eerst in op een combinatie van zone 4, 5 en 6. Dit omdat deze zones aangrenzend zijn, maar vooral omdat parkeerders in deze zones deels gebruik maken van dezelfde nabijgelegen parkeervoorzieningen. De overige zones zijn meer zelfstandig functionerende gebieden die moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte.

### **3.2.2. Zone 4, 5 en 6**

Deze zones bevatten 5 seniorenwoningen en 20 sociale huurwoningen. Daarnaast bevindt zich in deze zone Viattence. In deze zone is in het ontwerpplan voorzien in 77 parkeerplaatsen op openbaar terrein. Daarnaast hebben de vijf seniorenwoningen de beschikking over een carport op eigen terrein. Voor deze zones is een parkeerbehoefte berekend van maximaal 70 parkeerplaatsen (zie tabel 8). Geconcludeerd kan worden dat deze zone daarmee voldoende parkeercapaciteit bevat. Mede omdat ook nog rekening moet worden gehouden met dubbelgebruik tussen bewoners, werknemers en bezoekers. Op een werkdag overdag is bijvoorbeeld op het maatgevende moment gemiddeld circa de helft van de bewonersvoertuigen nog aanwezig, 100% van de werknemersvoertuigen en 20% van de bezoekers (van de woningen) voertuigen. Omdat in deze zone, met uitzondering van de carports van de seniorenwoningen, sprake is van optimaal dubbelgebruik, het betreft 72 openbare parkeerplaatsen, kan overdag dus worden volstaan met 45 – 50 parkeerplaatsen. In de avondperiode op een werkdag is 90% van de bewonersvoertuigen aanwezig, 80% van de bezoekersvoertuigen en is naar verwachting ook nog een beperkt deel werknemersvoertuigen aanwezig. Rekening houdend met 5 werknemersvoertuigen leidt dit tot een totale parkeervraag op een werkdag avond van circa 48 voertuigen. Ook dan kan dus worden volstaan met circa 50 voertuigen. Zoals aangegeven ligt de parkeervraag van Viattence aanzienlijk lager dan op basis van kengetallen wordt verwacht. Indien wordt uitgegaan van de kengetallen dan zijn in plaats van de aangegeven 50 parkeerplaatsen maximaal 20 parkeerplaatsen meer nodig. Ook dan voorzien de zones 4, 5 en 6 in voldoende parkeerruimte. Vooralsnog zijn wij van mening dat 50 parkeerplaatsen in dit gebied volstaat.

Ten slotte merken wij op dat het wel gewenst is dat de werknemers van Viattence zoveel als mogelijk in het zuidwestelijke deel van het gebied parkeren. Hierdoor blijven de ten opzichte van de woningen gunstiger gelegen parkeerplaatsen beschikbaar voor de bewoners en de bezoekers.

### **3.2.3. Zone 1**

In zone 1 bevinden zich 3 rijtjeswoningen, 8 starterswoningen en één tweekapper. De parkeervraag in dit gebied bedraagt maximaal 21 parkeerplaatsen (zie tabel 8). Ook in dit gebied is optimaal dubbelgebruik mogelijk, omdat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. De betreffende woningen zijn, voor zover het de parkeersituatie betreft, aangewezen op de aanwezige 35 parkeerplaatsen in De Zeis (26 aan de zuidzijde van de Zeis en 9 aan de noordzijde) en 3 parkeerplaatsen die ten westen van de rijtjeswoningen worden gerealiseerd. Totaal dus een parkeercapaciteit van 38 parkeerplaatsen. Een deel van deze plaatsen is echter al in gebruik door de bewoners van De Zeis en momenteel door werknemers en bezoekers van Viattence. Het Viattence gerelateerde verkeer zal hier verdwijnen, vanwege het feit dat het zorgcomplex op een andere locatie wordt gerealiseerd. Uit het onderzoek blijkt dat op de werkdag circa 10 voertuigen aan Viattence kunnen worden gekoppeld. Omdat de maximale bezetting op de



werkdag in De Zeis 20 voertuigen bedraagt, betekent dit dat overdag 10 parkeerplaatsen niet beschikbaar zijn voor de nieuwe woonvoorzieningen. Op de maatgevende momenten in de avond en de nacht zijn dit er naar verwachting circa 15 - 20. Een en ander betekent dat deze zone, rekening houdend met dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers, waarschijnlijk net voldoende capaciteit herbergt om de extra vraag op te vangen. Wel zijn er voldoende uitwijkmogelijkheden in de directe omgeving (ten oosten van Viattence). Hier is op acceptabele loopafstand voldoende capaciteit beschikbaar in de avond- en nachtperiode.

#### **3.2.4. Zone 2**

In zone 2 worden zes woningen gerealiseerd waarvan vier tweekappers en twee geschakelde woningen. Uit Tabel 8 blijkt dat de maximale parkeervraag in deze zone maximaal 13 parkeerplaatsen bedraagt. Op openbaar terrein worden in het plangebied vier plaatsen gerealiseerd. De overige voertuigen dienen op eigen terrein te worden geparkeerd. Hiervoor is in principe ruimte beschikbaar. De praktijk wijst echter uit dat voertuigen vaak niet achter elkaar op de oprit of voor de garage worden geplaatst. Reden waarom bij opritten en garages een correctie moet worden doorgevoerd. Het CROW heeft hiervoor richtlijnen uitgegeven, eveneens opgenomen in de Parkeernormennota gemeente Heerde. Voor woningen met een garage voorzien van een lange oprit (minimaal 10,0 meter) geldt een theoretisch aantal parkeerplaatsen van drie. Eén voertuig in de garage en twee ervoor. In de praktijk dient echter te worden uitgegaan van maximaal 1,3 parkeerplaats op eigen terrein. Dit omdat over het algemeen garages maar mondjesmaat gebruikt worden om een auto in te stallen en er uit praktische overwegingen vaak geen voertuigen achter elkaar worden geparkeerd. Voor woningen met een garage en een brede oprit, waar twee voertuigen naast elkaar kunnen worden gestald geldt eveneens een theoretisch aantal van 3 geparkeerde voertuigen, maar dient te worden gerekend met een parkeercapaciteit van 1,8 parkeerplaats. Een en ander betekent dat op eigen terrein 8,3 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners.

In deze zone bedraagt de parkeervraag maximaal 12,6 parkeerplaatsen (10,8 voor bewoners en 1,8 voor bezoekers). Het maatgevende moment in deze situatie doet zich voor op de werkdagavond, als 90% van de bewoners thuis is en 80% van de bezoekers aanwezig. Dit betekent een parkeervraag van 9,7 plaatsen voor bewoners en 1,5 parkeerplaats voor bezoekers. Voor bewoners zijn er 8,3 parkeerplaatsen beschikbaar op eigen terrein, waardoor er 1,4 bewoners op openbaar terrein zullen parkeren. Samen met de 1,5 parkeerplaats voor bezoekers leidt dit tot 2,9 parkeerplaats. Dit impliceert dat er in deze zone voldoende parkeerplaatsen op openbaar terrein aanwezig zijn.

#### **3.2.5. Zone 3**

Zone 4 ten slotte herbergt zes vrijstaande woningen, vier tweekappers met garage en vier tweekappers zonder garage met een totale parkeervraag van maximaal 29 parkeerplaatsen. In deze zone worden 14 parkeerplaatsen op openbaar terrein voorzien. Ook in dit gebied zijn er weer mogelijkheden op eigen terrein te parkeren, maar geldt dezelfde redenering als in zone 2. Voor lange opritten met garage mag rekening worden gehouden met 1,3 parkeerplaats op eigen terrein. Dit is van toepassing op de vier tweekappers met garage. Vijf vrijstaande woningen zijn voorzien van een dubbele oprit met garage, waarvoor een kengetal



geldt van 1,8 parkeerplaats en één vrijstaande woning is voorzien van een enkele oprit (zonder garage) hetgeen ook geldt voor één tweekapper zonder garage, waarvoor in beide gevallen 0,8 als kengetal geldt. Voor deze zone geldt ook weer dat de avondperiode maatgevend is. In deze zone bedraagt de parkeervraag maximaal 28,2 parkeerplaatsen onderverdeeld in 24 bewoners en 4,2 bezoekersplaatsen. De bewoners van de vrijstaande woningen, de tweekappers met garage en een van de tweekappers zonder garage, kunnen op eigen terrein parkeren. Hiervoor bedraagt de capaciteit 15,8 parkeerplaatsen ( $5*1,8+4*1,3+2*0,8$ ). De bezoekers dienen gebruik te maken van de openbare parkeerplaatsen.

Op het maatgevende moment bedraagt de parkeerbehoefte van de bewoners 4,05 parkeerplaats voor de woningen zonder parkeren op eigen terrein ( $3*1,5*0,9$ ) en 17,55 voor de woningen met parkeermogelijkheden op eigen terrein ( $(1*1,5)+(10*1,8)*0,9$ ). Omdat de parkeercapaciteit op eigen terrein 15,8 plaatsen bedraagt, dient door 1,75 voertuig op openbaar terrein te worden geparkeerd. Samen met de 4,05 voertuigen van de woningen zonder parkeermogelijkheden betekent dit dus dat 5,8 bewoners een beroep doen op de openbare parkeerplaatsen. De parkeervraag van bezoekers bedraagt 3,4 parkeerplaats, waarmee de totale parkeervraag in het gebied uitkomt op 9,2 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen in het openbare gebied is daarmee dus ruim voldoende. Hierbij merken wij overigens nog wel op dat de bewoners en bezoekers van de woningen aan de Haneweg naar verwachting langs de Haneweg zullen gaan parkeren en geen beroep zullen doen op de voorzieningen binnen het gebied. Hierdoor neemt het parkeeroverschot alleen nog maar verder toe.

### **3.3. Verkeersgeneratie en ontsluiting**

Voertuigen die worden geparkeerd moeten hun bestemming ook (kunnen) bereiken. Het is dan ook onontkoombaar dat nieuwe woongebieden verkeer genereren. Met behulp van de CROW publicatie 317 is de te verwachten hoeveelheid verkeer berekend. Bij de berekening gaan wij alleen uit van het verkeer dat door de nieuwe woningen wordt gegenereerd, omdat het verkeer van en naar Viattence in de huidige situatie al aanwezig is. En dat dus alleen het woning gebonden verkeer extra is. Hierbij moet wel worden bedacht dat Viattence aanzienlijk kleiner wordt dan dat deze voorziening in het verleden was. Een deel van het oorspronkelijke verkeer zal dan dus ook verdwijnen, of is eigenlijk al niet meer aanwezig. Met andere woorden hoewel de woningen extra verkeer zullen genereren is dit niet allemaal een plus boven op de oorspronkelijke verkeersbelasting.

Het gebied bevat een redelijk grote diversiteit aan woningtypen. Voor dergelijke situaties wordt bij het berekenen van de verkeersgeneratie vaak uitgegaan van een zogenaamde 'gemiddelde' woning. Berekening wijst uit dat de nieuwbouw circa 350 voertuigbewegingen per etmaal zal genereren (zie bijlage 3). Dit komt neer op circa 6 woning gebonden ritten per woning per etmaal. Het gaat hierbij dus niet alleen om de ritten door bewoners, maar ook door bezoekers, post en koeriers, vuilniswagens et cetera.

Deze voertuigbewegingen zullen zich verdelen over de wegen in het gebied, waarbij het waarschijnlijk is dat de verkeersbewegingen van en naar de woningen aan de Haneweg het gebied in het geheel niet belasten. Het gebied kent twee ontsluitingsmogelijkheden, te weten via de Professor Jonkerlaan in noordelijke richting naar de Keuterstraat en vervolgens naar de Eperweg en via het huidige



terrein van Viattence naar de Haneweg en daarna naar de Eperweg. Op basis van de in- en externe oriëntatie van het verkeer, in combinatie met de wegenstructuur in het gebied, is het de verwachting dat beide aansluitingen even veel gebruikt zullen gaan worden. Een en ander betekent dat beide ontsluitingen met circa 175 voertuigen per etmaal extra zullen worden belast ten opzichte van de huidige situatie. Dergelijke toenames zijn beperkt en kunnen eenvoudig via de wegen afgewikkeld worden. Ter hoogte van Heerderhaegen betekent dit dat de intensiteit ongeveer zal verdubbelen ten opzichte van de huidige situatie. Hierbij moet wel worden bedacht dat in de huidige situatie bouwactiviteiten plaatsvinden en ook Viattence gerelateerd verkeer hier langs rijdt. In de toekomstige situatie is geen bouwverkeer meer aanwezig en parkeert het Viattence gerelateerde verkeer over het algemeen ten zuiden van Heerderhaegen. Het is de verwachting dat het grootste deel van dit verkeer via de Haneweg zal aanrijden. Op basis van deze veronderstellingen lijkt het reëel er vanuit te gaan dat de intensiteit ter hoogte van Heerderhaegen de 350 motorvoertuigen per etmaal niet zal overschrijden. In het algemeen kan worden gesteld dat het drukste uur circa 10% van de etmaalintensiteit bevat. In deze situatie betekent dat 35 voertuigen in het spitsuur en derhalve gemiddeld iets meer dan één voertuig per twee minuten.

Ook de professor Jonkerlaan kan deze verkeerstoename makkelijk aan. Van deze weg zijn weliswaar geen telgegevens beschikbaar, maar de toename van dergelijke aantallen is voor woonstraten geen enkel probleem.

Het is overigens niet de verwachting dat er door de realisatie van de wijk en de daarin opgenomen wegenstructuur (meer) verkeer door de wijk gaat rijden. Uit de tellingen blijkt dat dit ook in de huidige situatie niet veel voorkomt. De wegenstructuur zoals die is voorzien nodigt hier in ieder geval niet toe uit.

Tijdens de informatiebijeenkomsten is de vraag naar voren gekomen of het niet wenselijk is een derde ontsluitingsmogelijkheid te realiseren, eveneens op de Haneweg. Deze ontsluiting zou kunnen worden gecreëerd op de locatie van de voorziene langzaam verkeerverbinding ten oosten van de meest oostelijke bestaande woning aan de Haneweg, min of meer op de locatie van de huidige parkeerplaats van Viattence. Verkeerskundig is een dergelijke aansluiting niet noodzakelijk, omdat de overige twee ontsluitingsmogelijkheden meer dan voldoende om de wijk te ontsluiten. Indien toch wordt overwogen een derde aansluiting op deze locatie te realiseren is het wel van belang dat het uitzicht op deze locatie goed is. In de huidige situatie bevindt zich aan de westzijde een hoge haag rond het woningperceel, waardoor het uitzicht beperkt is. Op de Haneweg is weliswaar sprake van een maximum snelheid van 30 km/uur, maar voldoende uitzicht is wel noodzakelijk om de verkeersveiligheid te waarborgen. Overwogen kan worden de herkenbaarheid van de aansluiting te vergroten door deze aansluiting te voorzien van een plateau, mede omdat de aansluiting nabij de in de Haneweg gelegen bocht wordt gesitueerd. Een derde ontsluiting leidt weliswaar tot meer spreiding van het verkeer en dus een lagere belasting van de overige wegen, maar de intensiteiten op de wegen zijn al laag, waardoor een derde aansluiting om deze reden zeker niet nodig is. Ook voor deze ontsluiting geldt dat het niet de verwachting is dat deze zal leiden tot oneigenlijk gebruik van de wegen door het plangebied.



## 4. Conclusies en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de ontwikkelingen die op het Viattence terrein zullen gaan plaatsvinden en op de verkeerskundige effecten die deze ontwikkelingen hebben.

Om inzicht te krijgen in de effecten is een tweetal verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd, een parkeerduuronderzoek en een mechanische telling. Het parkeeronderzoek wijst enerzijds uit dat er in de huidige situatie geen parkeerproblemen zijn en vormt daarnaast de basis voor het bepalen van de toekomstige parkeervraag. Uit de mechanische verkeerstellingen blijkt dat de intensiteit op de weg door het gebied (Professor Jonkerlaan) op etmaalbasis circa 200 motorvoertuigen bedraagt. Een waarde die zeker niet hoog te noemen is voor een dergelijke straat, ook nog rekening houdend met de bouwactiviteiten die momenteel plaatsvinden.

Uit de parkeerbilans blijkt dat de totale parkeercapaciteit die binnen het gebied wordt voorzien meer dan voldoende is om de verwachte parkeervraag op te vangen. Wordt op meer gedetailleerd niveau gekeken, dan blijkt dat in alle gebieden voldoende parkeercapaciteit voorhanden is en vooral in het westelijke deelgebied sprake is van een overschot aan parkeerruimte. Wel is het zaak dat het personeel van Viattence gebruik gaat maken van de meest zuidwestelijk gelegen parkeervoorzieningen, om de ten opzichte van de woningen gunstig gelegen parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers beschikbaar te houden.

De ontsluitingsstructuur zoals die is voorzien wijkt niet af van de huidige verkeersstructuur. In de huidige situatie wordt de Professor Jonkerlaan belast door 200 motorvoertuigen per etmaal. Hierin is ook het bouwverkeer opgenomen en personeel van en naar Viattence dat aan de noordzijde van deze voorziening parkeert. Dit verkeer zal in de toekomstige situatie niet meer aanwezig zijn. De overige ritten hebben betrekking op de voorzieningen in het gebied en het direct ten noorden gelegen woongebied (tussen Viattence en de Keuterstraat), waarvan de nieuwe ontwikkelingen integraal onderdeel gaan uitmaken. Er ontstaat een samenhangend woongebied tussen Keuterstraat en Haneweg.

Na voltooiing van de werkzaamheden komen er extra ritten als gevolg van de nieuwe wooneenheden die de wegen zullen gaan belasten. Het gaat hierbij, uitgaande van een gelijkmatige verdeling van dit verkeer over de noordelijke en zuidelijke ontsluitingsmogelijkheid, om circa 175 voertuigen, waarmee de intensiteit op het drukste deel van de wegenstructuur binnen het gebied naar verwachting op maximaal 350 motorvoertuigen per etmaal komt. De route binnen het gebied (over het terrein van Viattence) zal gebruikt worden door verkeer met een herkomst bestemming in het nieuwe woongebied (tussen Keuterstraat en Haneweg). Het betreft dus allemaal herkomst bestemmingsverkeer. Het is niet de verwachting dat verkeer van en naar het gebied ten noorden van de Keuterstraat de route door de nieuwe wijk zal gaan volgen. Vooral omdat de nieuwe verkeersstructuur onaantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer dan de huidige.

Het toevoegen van een derde ontsluitingstak, die eventueel op de Haneweg zou kunnen worden gerealiseerd, over de huidige parkeerplaats van Viattence, is



verkeerskundig gezien niet nodig. De wijk heeft al twee volwaardige ontsluitingsmogelijkheden en ook de intensiteiten op de wegen binnen de wijk liggen op een dusdanig laag niveau dat ook dit geen aanleiding is om een derde ontsluitingsmogelijkheid te realiseren. Mede gezien de locatie waar deze nieuwe aansluiting kan worden gerealiseerd, nabij de bocht in de Haneweg en met slecht uitzicht als gevolg van de aanwezigheid van (particuliere) hagen, heeft het de voorkeur deze aansluiting niet te realiseren.





# Bijlage I. Omschrijving parkeersecties

nummer	Sectieomschrijving	Omschrijving parkeersituatie	capaciteit	invalliden
1	De Zeis tussen Professor Jonkerlaan en De Ploeg zijde woningen	Parkeren in vakken. 1 inv pp op kenteken 99-HJ-VN	9	4
2	De Zeis tussen Professor Jonkerlaan en De Ploeg zijde Zorgcentrum	Parkeren in vakken. 2 inv pp op kenteken 49NHZ3 + 87-NF-FR	26	2
3	Terrein bij gebouw Activiteitencentrum Balders-Hoef	Geen vakken aangegeven. Aantal pp geschat	8	0
4	Professor Jonkerlaan tussen De Sikkel en De Zeis beide zijden	Parkeren langs de weg	6	0
5	De Sikkel tussen Professor Jonkerlaan en De Ploeg oneven zijde	Parkeren in vakken	14	0
6	De Sikkel tussen Professor Jonkerlaan en De Ploeg even zijde	Parkeren langs de weg	0	0
7	De Ploeg tussen De Sikkel en De Zeis beide zijden	Parkeren langs de weg	6	0
8	De Zeis straat voor nummers 25 t/m 28	Niet echt mogelijk	0	0
9	De Sikkel voor nummers 41 t/m 45	Plek op het eind. Geen vakken	4	0
10	De Ploeg tussen De Wan en De Sikkel beide zijden	Parkeren langs de weg	6	0
11	De Ploeg tussen De Wan en doodlopend	Parkeren langs de weg	7	0
12	De Wan tussen De Ploeg en ontsluitingsweg De Wan even zijde	Parkeren in vakken langs de weg	4	0
13	De Wan tussen De Ploeg en ontsluitingsweg De Wan oneven zijde	Parkeren langs de weg	8	0
14	Ontsluitingsweg tussen De Wan en Keuterstraat	Parkeren langs de weg	3	0
15	De Wan tussen Professor Jonkerlaan en ontsluitingsweg De Wan zijde huizen	Parkeren in vakken langs de weg	6	0
16	De Wan tussen Professor Jonkerlaan en ontsluitingsweg De Wan zijde Keuterstraat	Parkeren langs de weg. Niet echt mogelijk	0	0
17	Professor Jonkerlaan tussen Keuterstraat en De Sikkel beide zijden	Parkeren langs de weg	11	0
18	Parkeervakken op terrein Viattence hoek met Professor Jonkerlaan	Parkeren in vakken	9	1
19	Straat op terrein Viattence voor oa Technische dienst	Woonerf. 1 vak voor kenteken 9-VRV-79	1	0
20	Straat op terrein Viattence voor Heerderhaegen	Woonerf	0	0
21	Parkeerstrook bij Heerderhaegen parkeren aan de straat	Dwarsparkeren in vakken. 1 pp gereserveerd voor bedrijfsaut	9	0
22	Parkeerstrook bij Heerderhaegen parkeren aan zijde gebouw	Parkeren uitsluitend voor bezoekers HeerderHaegen	9	0
23	Straat op terrein Viattence tussen Heerderhaegen en parkeerterein	Woonerf	0	0
24	Parkeervakken aan straat tussen Heerderhaegen en parkeerterein	Parkeren in vakken	10	5
25	Parkeerterein op hoek met Haneweg	Parkeren in vakken	39	0
26	Parkeerterein op hoek met Haneweg	Geen vakken aangegeven. Parkeren op grnd. aantal pp geschat	21	0
27	Toegangsweg tot parkeerterein van Haneweg	Woonerf	0	0
<b>Totaal</b>			<b>216</b>	<b>12</b>



## Bijlage II. Berekening parkeervraag

woningtype	aantal per zone						parkeerengetal		parkeerbehoefte per zone												
							bewoners	bezoekers	1		2		3		4		5		6		
	1	2	3	4	5	6			bew	bez	bew	bez	bew	bez	bew	bez	bew	bez	bew	bez	
appartementen, sociale huur	0	0	0	0	20	0	1,2	0,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	6	0	0
starterswoningen, koop	8	0	0	0	0	0	1,2	0,3	9,6	2,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rijwoningen, koop	3	0	0	0	0	0	1,2	0,3	3,6	0,9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
tweekappers zonder garage, koop	2	0	4	0	0	0	1,5	0,3	3	0,6	0	0	6	1,2	0	0	0	0	0	0	0
tweekappers met garage, koop	0	4	4	0	0	0	1,8	0,3	0	7,2	1,2	7,2	1,2	0	0	0	0	0	0	0	0
geschakelde woningen, koop	0	2	0	0	0	0	1,8	0,3	0	3,6	0,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
seniorenwoningen, koop	0	0	0	5	0	0	1,8	0,3	0	0	0	0	0	0	9	1,5	0	0	0	0	0
vrijstaande woningen, koop duur	0	0	6	0	0	0	1,8	0,3	0	0	0	10,8	1,8	0	0	0	0	0	0	0	0
Viaticence*	0	0	0	0	0	96	0,2	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19,2	9,6
<b>Totaal</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>96</b>			<b>16,2</b>	<b>3,9</b>	<b>10,8</b>	<b>1,8</b>	<b>4,2</b>	<b>9</b>	<b>1,5</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>19,2</b>	<b>9,6</b>

\* werknemers en bezoekers



## Bijlage III. Verkeersgeneratie



### Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen  
gemiddelde woning (excl. kamerverhuur en serviceflats)

#### Functieprofiel

---

grootte 58 woningen  
gemeente Heerde  
ligging rest bebouwde kom

#### Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

---

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

#### Resultaat - Verkeersgeneratie

---

gemiddelde weekdag	315 mvt/etmaal <sup>1</sup> +/- 6%
gemiddelde openingsdag	315 mvt/etmaal <sup>2</sup> +/- 6%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	331 mvt/etmaal <sup>3</sup> +/- 6% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	331 mvt/etmaal <sup>4</sup> +/- 6% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)